VIE AU GRAND AIR

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE

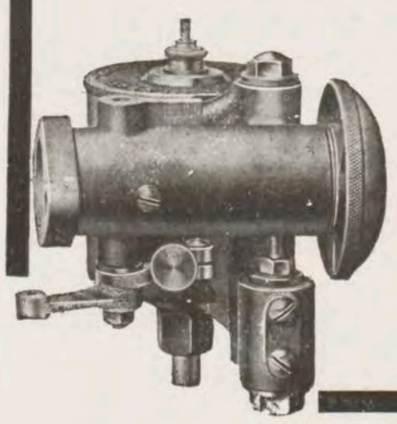
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ZÉNITH

Le programme pour l'obtention du brevet militaire d'aptitude automobile comporte l'*Etude du Carburateur "ZÉNITH"*

SOCIÉTÉ DU
Carburateur ZÉNITH

Siège social et Usines :
51, Chemin Feuillat, LYON
Maison à PARIS :
15, rue du Débarcadère



Usines et Succursales :

PARIS, LYON, LONDRES, BRUXELLES, LA HAYE, MILAN, TURIN, DÉTROIT, NEW-YORK, GENÈVE

Le siège social à Lyon répond par courrier à toute demande :: de renseignements d'ordre technique ou commercial. ::

ENVOI IMMÉDIAT DE TOUTES PIÈCES

ÉCOLE DE
CHAUFFEURS - MÉCANICIENS

reconnue la meilleure de Paris et la moins chère.
Brevets militaires et civils.

BELSER, 144, rue de Tocqueville
Téléphone : Wagram 93-40

AUX MARINS

7-9, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile, imperméables, caoutchouc et parapluies du chauffeur. Manteaux et fourrures en :: :: tous genres :: ::

Equipements complets, leggings, gants, lunettes, etc., etc.

Établissements LA FAYETTE - PHOTO

124, Rue Lafayette (près gares Nord et Est)

MAISON DE TOUTE CONFIANCE

TRAVAUX PHOTOGRAPHIQUES

APPAREILS	PRODUITS
Vest Pocket Kodak.	**55** fr.
— *avec anastigmat " Optis " F. 6, 3*	**100** fr.

TOUS LES KODAKS ET TOUTES MARQUES

Expédition directe en province et au front — Envoi gratuit du Catalogue — Ouvert le Dimanche

FRANÇAIS, PENSEZ A L'AUTRE GUERRE !.... ::

Documentez-vous. Préparez-vous. Ne vous laissez pas surprendre par la paix!

Lisez et Consultez

L'ALLEMAGNE MODERNE

par JULES :: HURET ::

dans laquelle sont décrites les méthodes et l'organisation allemandes que vous devez apprendre à connaître pour supplanter demain nos ennemis sur les marchés du monde.

DU MÊME AUTEUR : **L'AMÉRIQUE MODERNE**

Chaque ouvrage en deux forts volumes illustrés : **57 fr.**
Payables 5 francs par mois. — (*10 % d'escompte au comptant.*)

Demandez le prospectus C, renfermant le sommaire des 2 ouvrages, aux *Éditions Pierre Lafitte*, 90, Champs-Élysées. Paris.

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

L'Encyclopédie Moderne de tous les Sports

Le football.
La boxe.
Les sports d'hiver.
Les courses à pied.
Le golf.
L'escrime.
L'automobile.
L'équitation et le cheval.
La chasse à tir.
La défense dans la rue.
Les courses de chevaux.
Le cyclisme.

Couverture du volume.

Le yachting.
La lutte.
Athlétisme et gymnastique suédoise.
Les animaux de sports.
La pêche.
La natation et le rowing.
L'alpinisme.
Tennis, hockey, balles et boules.
Education physique et gymnastique.
L'aéronautique.
Le tir.
Jeux de plein air et d'intérieur.

CHAQUE VOLUME

Broché	**6** fr.
Cartonné	**7** fr.
Relié peau souple	**10** fr.

EDITIONS PIERRE LAFITTE, 90, Avenue des Champs-Elysées, Paris.

BÈGUES Ecrire à l'Institut des Bègues (Subventionné), 142, Bd Longchamp, Marseille. Honoraires ap. guérison.

Laxatif - Dépuratif

GRAINS DE VALS

un seul grain
au repas du soir
donne un résultat le lendemain matin
Chasse la bile et Purifie le sang

64, Boul^d Port-Royal, PARIS et toutes Phies.

DUBONNET

VIN TONIQUE

bon appétit!

Fabrique d'Articles pour Sports

TOUT POUR

CYCLISME, TENNIS, AVIATION
AUTOMOBILISME, ETC.

Chandails, Maillots, Culottes, etc.

AU DÉTAIL AU PRIX DE GROS

ELIMS PIERRE

10, Faubourg Montmartre
(*Dans la Cour*)

Succursale : 162, Avenue Malakoff
(*Porte Maillot*)

Catalogue gratis franco
EXPÉDITIONS EN PROVINCE ET A L'ÉTRANGER

Médication Alcaline Pratique

COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT

à base de *Sels Vichy-État*

2 ou 3 dans un verre d'eau potable
donnent instantanément une

EAU ALCALINE GAZEUSE

2f. LE FLACON *très digestive*
de 100 — Toutes Pharmacies.

SE RASER DEVIENT UN PLAISIR
AVEC LE SAVON POUR LA BARBE

"GIBBS"

Sa mousse ne sèche pas
Il ne coûte que 1 fr. 50
et dure 6 mois

REFUSER les innombrables imitations
d'un produit sans rival

Le devoir de tout bon Français est d'économiser le métal sous toutes ses formes : priere instante est faite à tous nos clients de réclamer nos étuis en carton dits "*étuis de guerre*" et de conserver précieusement nos étuis en métal.

N'achetez l'étui de métal qu'autant que vous avez perdu ou détérioré celui de votre précédent achat.

EXIGEZ LE GIBBS AUTHENTIQUE en étui carton, modèle de guerre

PHOTO-PLAIT

Téléphone : CENTRAL : 66-51

37, Rue Lafayette, PARIS-OPÉRA

Adresse Télégraphique PLATOSCOPE-PARIS

La plus importante Maison Française
d'Appareils & d'Accessoires pour la Photographie

TOUS NOS APPAREILS SONT VENDUS GARANTIS AVEC FACULTÉ D'ÉCHANGE

!!! UN BON CONSEIL AUX SPORTSMENS & TOURISTES !!!

Il est certain que des millions de visiteurs iront plus tard contempler les glorieux vestiges de nos cités bombardées; tous auront à cœur de remporter un souvenir durable que seule la Photographie leur procurera.

Nous ne saurions trop conseiller, dès maintenant à la jeunesse et à tous les Français qui font du Sport et du Tourisme d'apprendre l'art de la Photographie qui est à la portée de tous.

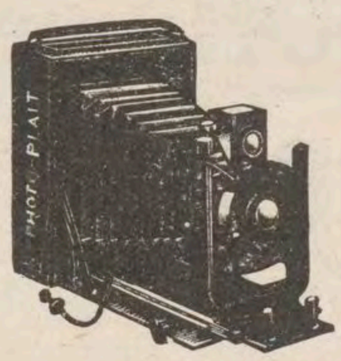
Extrait du Catalogue Général du PHOTO-PLAIT

PLAIT n° 1 - 9×12

Simple Tirage, Objectif Achromatique..... **55** frs
» » Rectiligne..... **63** »

PLAIT n° 2 - 9×12 à Crémaillère

Simple Tirage, Objectif Rectiligne..... **85** frs
» Simili Anastigmat... **95** »



Livrés avec 3 Chassis et 1 Manuel

PLAIT n° 3 - 9×12 Double Tirage & Crémaillère

Objectif Rectiligne..... **99** francs
» Simili Anastigmat..... **109** »
» Anastigmat f. 6.8 ..... **135** »

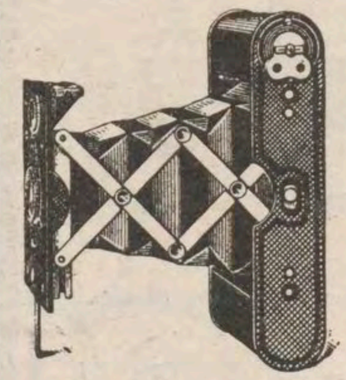
PLAIT n° 4 - 9×12 Double Tirage & Crémaillère

Modèle de Luxe - Avec Simili Anastigmat. **130** frs
» Anastigmat f. 6.8 **160** »
» Berthiot f. 6.8.... **245** »

TOUS LES APPAREILS PLAIT SONT GAINÉS CUIR

Le VEST POCKET KODAK

AUTOGRAPHIC



SE PLACE DANS LA POCHE DU GILET

Il se charge en ptein jour de 8 Poses

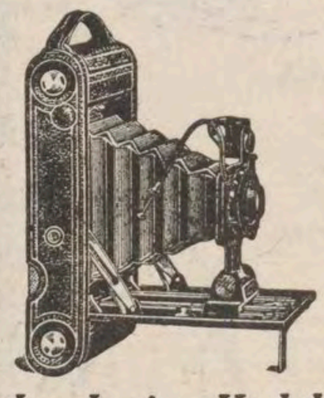
PRIX AVEC ETUI

Avec Objectif ACHROMATIQUE **55** frs
» Anastigmat P.H.P. f. 6.8. **108** »
Bobine de Pellicules.. ..... **1.25**

Cet Appareil est vendu par le PHOTO-PLAIT

Les JUNIORS KODAK

AUTOGRAPHIC



N° 1 6×9 c/m
Avec Objectif Achro.. **71** frs
» » Rectiligne **83** »
» Anastigmat..... **119** »

N° 1 A 6 1/2×11 c/m
Avec Achromatique. **84** frs
» Rectiligne..... **99** »
» Anastigmat.... **134** »

Les Juniors Kodak sont vendus par le PHOTO-PLAIT

Les GLYPHOSCOPES 45×107

RICHARD

Donnent le Relief de la Nature

Ils sont livrés avec 6 Chassis & 1 Manuel

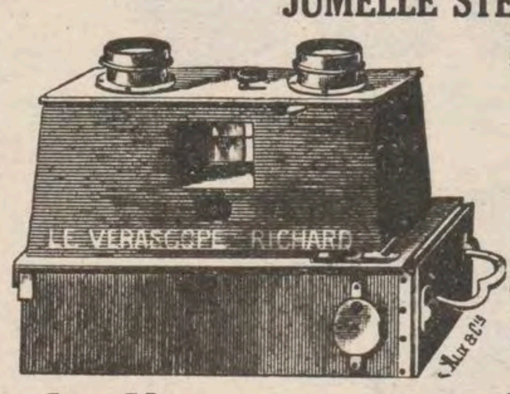
PRIX

En Ivorine poli..... **38.50**
En Bois gainé..... **42.25**

Les Glyphos sont vendus par le PHOTO-PLAIT

Le VÉRASCOPE RICHARD

JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE 45×107 avec Magasin, 12 Plaques & Sac



PRIX

Avec :
Rectiligne modèle courant.... **192** frs
» » perfectionné **220** »
Tessar Krauss f. 6.3..... **638** »
Berthiot Stellor f. 4..... **687** »

Les Vérascopes sont vendus au PHOTO-PLAIT

SELTONA — PAPIER AUTO-VIREUR
Simple fixage à l'Hypo
Le plus en vogue

PLAQUES & PRODUITS
LUMIÈRE & JOUGLA
et tout ce qui concerne les KODAKS

CATALOGUE GÉNÉRAL GRATUIT SUR DEMANDE

PHOTO-PLAIT, 37, Rue Lafayette, PARIS-OPERA

20e Année. — N° 832.
DIRECTION : 90, Av. des Champs-Élysées, Paris.

Le Numéro Trimestriel : France, 1 fr. — Etranger, 1 fr. 50
ABONNEMENTS pour 6 numéros trimestriels : France, 6 fr. — Étranger, 9 fr.

15 Mars 1917
PUBLICITÉ : Huguet, de Pallissaux & Cie.

VIE AU GRAND AIR

LA BONNE ET VÉRITABLE VIE AU GRAND AIR...

SOMMAIRE

	Pages
LES ÉCOLIERS AUX CHAMPS (Illustration)	1
TACTIQUE AÉRIENNE, par Jacques MORTANE	2
LES NOUVEAUX MOTEURS ALLEMANDS, par Charles FAROUX	6
UNE FEMME RECORDWOMAN (Illustration)	9
LES SIX-JOURS DE NEW-YORK, par J. D.	10
KEYSER GAGNE LA COUPE NATIONALE DE CROSS-COUNTRY (Illustration)	13
LA BOXE EN AMÉRIQUE, par J. M.	14
QUELLE EST L'INFLUENCE DE LA GUERRE SUR LA FORME? Opinions de Marcel BERTHET, DUCASSE, MANNEVAL et Lucien PETIT-BRETON	18
LE CHAMPIONNAT D'AUTOMOBILE (Illustration)	21
LES RECORDMEN DU MONDE DES SPORTS ATHLÉTIQUES (Illustration)	22
SOUVENIRS DE JEAN BOUIN, par Raymond SALADIN	24
L'INTÉRÊT D'ÊTRE SPORTIF POUR S'ÉVADER, par Jacques MORTANE	27
LA FORME ET LA GUERRE, par Henry DECOIN	31
LE RECORD DU MONDE DE SAUT EN HAUTEUR, par Jean DAÇAY.	32
ÉLEVONS NOS ENFANTS POUR EN FAIRE DES HOMMES, par Jean DAÇAY.	34
PERCY WOODLAND PRISONNIER DES TURCS (Illustration)	37
UN VOL ÉMOUVANT DE LA GUERRE, par Jacques MORTANE	38
LE DISCOBOLE EN ACTION (Illustration)	39
LE STADE DE LYON.	40
LE TRIMESTRE SPORTIF	42

NOTES DES EDITEURS

NOTRE COUVERTURE. — Il n'y a pas que les troupes d'attaque dans l'aviation, il y a aussi les troupes de grosse artillerie, si l'on peut dire en parlant des bombardiers ailés, et c'est aux unités de bombardement qu'est consacrée notre couverture. Ainsi l'aviation a pu créer cette antithèse d'une artillerie lourde aérienne.

NOS PRÉCÉDENTS "NUMÉROS DOUBLES". — Rappelons à ceux de nos lecteurs qui désireraient se les procurer, qu'il nous reste encore quelques exemplaires de nos précédents "numéros doubles" trimestriels (15 Juin, 15 Septembre et 15 Décembre 1916). Il suffit d'en faire la demande à nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, pour recevoir chacun d'eux contre 1 franc en bon de poste ou en timbres.

NOS ABONNEMENTS A 6 "NUMÉROS DOUBLES". — Nous avons créé, pour ceux de nos lecteurs qui désirent recevoir directement **La Vie au Grand air**, des *abonnements à 6 "numéros doubles" trimestriels* de guerre dont le tarif est ainsi fixé : France, 6 francs ; Etranger, 9 francs. Les abonnements sont reçus à nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées.

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE. — Cette admirable collection, qui comprend 24 volumes reliés et illustrés, rédigés par les spécialistes les plus qualifiés, est en vente partout au prix de 6 francs le volume. (*Catalogue gratis sur demande.* Editions Pierre Lafitte, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.)

TACTIQUE AÉRIENNE

Par Jacques MORTANE

L'AVIATION N'EST PLUS UN SPORT, MAIS UNE ARME. — C'EST AVEC LE SANG DE NOS HÉROIQUES PILOTES QU'ELLE L'A PROUVÉ.

[J'avais écrit cette étude en Janvier 1916. Elle avait dû paraître dans la *Revue de Paris*, puis dans la *Vie au Grand Air*. La censure en avait chaque fois décidé autrement. Maintenant bien des mois ont passé, bien des progrès ont été réalisés. Il est de nombreuses questions qui semblaient osées à cette époque qu'on peut discuter aujourd'hui. J'espère que le lecteur, malgré ce « vieux » auquel je donne l'apparence de « neuf », acceptera de lire cette chronique et d'y prêter son attention.]— J.M.

L'AVIATION, nos lecteurs le savent, a cinq grandes missions à remplir : la reconnaissance, le réglage de tir, le bombardement, la chasse et la liaison d'infanterie qui, selon nous, permettra de percer le front ennemi le jour d'offensive suprême. Le bombardement et la chasse sont les fonctions les plus connues de la foule : ce sont elles, en effet, qui flattent le mieux l'esprit du profane. Un avion abattu, des bombes sur un point intéressant sont certes des exploits qui revêtent le caractère d'attractions, mais il faut bien se dire que rapporter d'une reconnaissance des renseignements permettant d'organiser la victoire, régler le tir de nos batteries sur les centres essentiels de l'adversaire, évoluer à 100 mètres au-dessus de l'ennemi, présentent une importance considérable au point de vue militaire. Et pourtant, on vantera tel pilote ayant descendu un aéroplane, on ignorera celui dont le réglage a permis de détruire une pièce de 305 par exemple. Cette injustice du public est normale. Il est si peu tenu au courant de ce qui se passe dans une arme qui, par la diversité de ses moyens et ses avantages innombrables, collabore d'une façon constante avec toutes les autres. Hélas ! ce ne sont pas les pseudo-compétents qui écrivent sur l'aviation qui pourraient le renseigner...

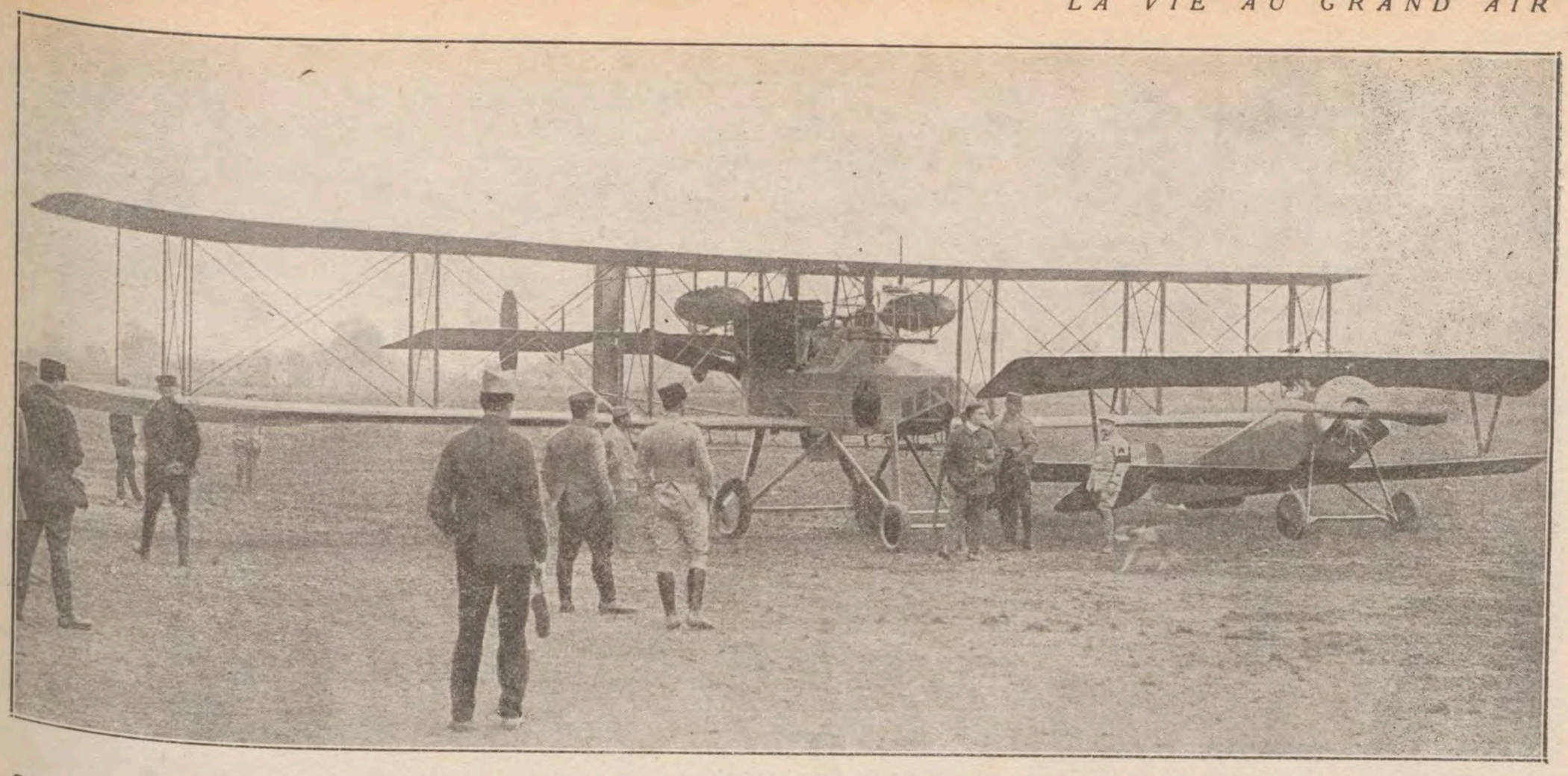
Ce qui était vrai il y a six mois, est controuvé aujourd'hui, ce que nous indiquerons dans cette série semblera archaïque l'été prochain. L'avion évolue chaque jour chez nous aussi bien que chez l'ennemi. Comme avant la guerre, c'est un match franco-allemand qui se déroule, mais combien poignant et angoissant.

Bien entendu, à mesure que l'avion progressait, il fallait songer à créer une tactique de l'air. Au début, les appareils n'étaient nullement spécialisés. Ils allaient tout aussi bien faire une reconnaissance qu'un réglage, une chasse qu'un bombardement. Les efforts n'étaient pas coordonnés. La cinquième arme était trop souvent considérée par le commandement comme le parent pauvre qu'on reçoit à sa table, mais auquel nul ne prête attention. Ce parent pauvre faisait un peu ce qu'il voulait. Vite il prouva qu'il n'avait que la jeunesse contre lui. On s'intéressa à lui. Il força l'admiration et maintenant il est l'indispensable. Sans lui, on ne sait ce qui se passe de l'autre côté des lignes. Il est devenu le témoin indiscret auquel rien n'échappe. Il est l'*œil* de l'armée.

Il ne suffit pas d'avoir des pilotes remarquables, des appareils extraordinaires, il faut les employer de façon à obtenir d'eux le meilleur résultat avec le minimum de risques. En un mot, il faut discipliner l'aviation et surtout la mettre plus en contact avec les autres armes. Il ne faut pas considérer la guerre actuelle comme celle du début. Il faut de la cohésion, il faut des besognes définies et utiles. Ce qui était parfait pendant les premiers mois où nous combattions à découvert, est devenu puéril et sans intérêt depuis l'adoption des tranchées.

LA RECONNAISSANCE DOIT SUBIR UNE ÉVOLUTION

Nous allons passer en revue les diverses fonctions de l'avion et chercherons à prouver que si nous voulions, nous pourrions obtenir une utilisation de la cinquième arme bien supérieure à celle qu'elle donne, car à l'heure actuelle encore la déperdition de forces est trop importante. Voler beaucoup n'est rien, voler utilement c'est tout.



LES DEUX EXTRÊMES

Sur ce cliché, à côté l'un de l'autre, sont réunis les deux extrêmes de la cinquième arme. L'un, le petit, est le fringant avion de chasse qui abat les Boches qu'il rencontre, l'autre, le géant, est l'aérobus pour munitions qui emporte jusqu'à 45 obus, lorsqu'il part en mission.

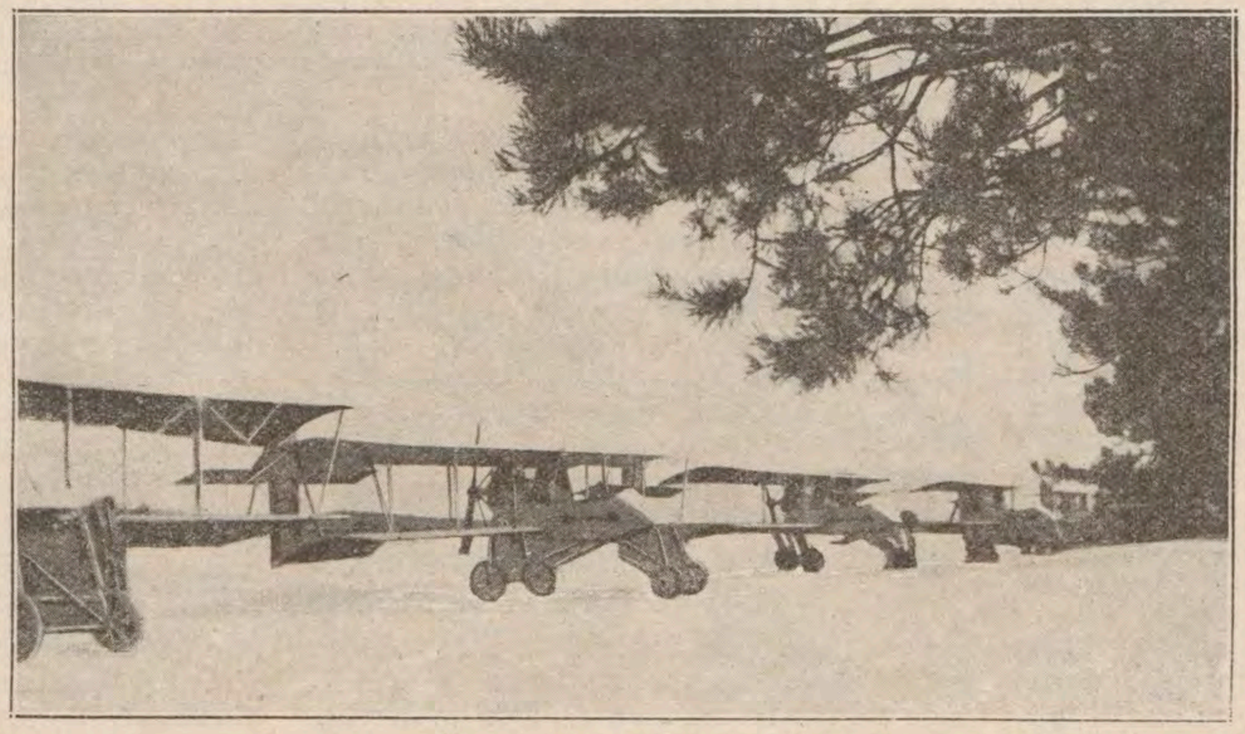
La reconnaissance aérienne nous a permis de remporter la victoire de la Marne, le fait appartient à l'histoire. On ne peut d'ailleurs dire que c'est tel pilote et tel observateur qui ont réussi cet exploit. Non, ce qui a donné une indication parfaite du trou qui existait dans les lignes ennemies, c'est l'ensemble des renseignements recueillis au cours de nombreuses randonnées. Les bribes rapportées de côté et d'autre permirent au commandement d'établir une certitude. Il ne faut pas croire, en effet, que l'aviateur qui part inspecter les lignes adverses revienne avec une série de documents présentant un lien quelconque entre eux. Il inscrit sur sa carte et sur son bloc-notes ce qu'il voit, le plus fidèlement possible. Il rapporte ces fragments et c'est l'état-major qui se charge de les coordonner, de les comparer et de faire d'eux des glaces, peut-on dire, réfléchissant les mouvements ennemis.

(3 lignes censurées.)

Au début des hostilités la reconnaissance présentait un intérêt capital, heure par heure les opérations de l'adversaire se modifiaient. C'était la guerre en rase campagne. Souvent là où l'on croyait trouver des Français, les pilotes étaient accueillis par les feux de salve de l'infanterie allemande. Il faut reconnaître d'ailleurs que parfois nos avions étaient attaqués par les balles de nos propres troupes qui ne savaient pas encore distinguer les appareils boches des nôtres. A cette époque, des pilotes envoyés au camp de Châlons y trouvaient des uhlans, telle l'escadrille Mendès : le lieutenant Mendès était tué, le lieutenant Faurit prisonnier, deux aviateurs parvenaient à échapper ; d'autres croyant survoler un parti français se préparaient à descendre et étaient atteints, tel le maréchal des logis Benoist, qui, blessé à mort, eut cependant l'énergie de ramener son appareil et son observateur et expira la nuit suivante. Il fallait alors avoir sans cesse des avions dans les airs pour repérer les positions de l'ennemi, constater ses mouvements, son trafic. Jamais il n'y avait trop de reconnaissances.

Aujourd'hui les mœurs guerrières ont changé. C'est la lutte de sous-sol. C'est le combat souterrain. Les hommes restent pendant des mois et des mois au même endroit sans en bouger. Aucune modification aux effectifs. Ou s'il s'en produit par hasard c'est la nuit. Elles échappent donc à l'œil de l'observateur.

Et pourtant les reconnaissances sont



AVIONS DE BOMBARDEMENT

Les appareils sont placés sur une ligne. Chacun partira à son tour et, dans quelques instants, que ce soit le jour ou la nuit, les Voisins déverseront leurs obus sur les objectifs ennemis.

encore plus nombreuses que jadis. Elles ne rapportent la plupart du temps que des renseignements sans intérêt, se contentent de compter les trains qui se trouvent dans les diverses gares et rentrent avec la satisfaction du devoir accompli, mais d'un devoir inutile. Quatre, cinq avions évoluent chaque jour sur le même secteur, faisant les mêmes banalités, souvent jusqu'à 250 kilomètres à l'intérieur des lignes ennemies et n'ayant pour mission que de reconnaître ce qui se passe là où souvent il ne se passe rien.

(48 lignes censurées.

Les Allemands eux, n'effectuent de reconnaissances que lorsqu'ils en ont besoin.

(5 lignes censurées.)

ces missions sont accomplies par des appareils très rapides et puissamment armés. Enfin, le pilote qui va chercher un renseignement au-dessus de notre territoire sait qu'il n'a pas d'autre objectif à suivre et décline la lutte s'il est attaqué, afin de rapporter ses documents au commandement. Ne craignons pas de les imiter. Regrettons seulement d'être réduits à une imitation.

Alors que pour la reconnaissance, un avion très rapide peut rapporter des renseignements aussi complets que les appareils ordinairement employés à ce genre de travail, pour le réglage de tir, il faut des engins spéciaux, relativement lents et munis de toute une installation de T. S. F. Les régleurs d'artillerie sont les cibles que les canons et chasseurs de l'air cherchent à abattre avec le plus de persévérance. Les combattants savent, en effet, que de leurs observations résultera un grand trouble dans les lignes visées. Les descendre est une prouesse qui sauve bien des existences et combien de matériel. Le régleur est pour ainsi dire incapable de se défendre soi-même. L'observateur, outre qu'il est généralement armé d'une façon restreinte, ne peut à la fois suivre ce qui se passe à terre et dans les airs. Pour que son opération s'effectue avec toutes les chances de succès désirable il est essentiel qu'il ait une liberté d'esprit complète et qu'il n'ait qu'à se consacrer à ses recherches terrestres.

J'avais déjà indiqué comment nous devions opérer pour lui permettre d'accomplir sa besogne sans le moindre trouble. Je n'ai pas été écouté en France. En Allemagne, on a adopté mes idées. Ce n'est sans aucun doute qu'une coïncidence. Lorsqu'un avion

LES AVIONS SONT PRETS A RECEVOIR

Le temps est favorable aux incursions ennemies, car le Boche préfère une atmosphère calme ou un vent violent le ramenant dans ses lignes. Il faut donc se méfier. Dès l'aurore, tous les appareils ont été sortis des hangars au moment où y rentraient les gardiens de nuit aériens et ceux qui sont allés, à la faveur des ténèbres, lancer des bombes sur des objectifs divers. Tous les spécialistes sont rangés sur le terrain, prêts à prendre

allemand s'envole pour aller régler un tir, il est accompagné de trois ou quatre appareils de chasse qui l'encadrent et l'escortent jusqu'à l'endroit où il doit opérer. Là, à diverses altitudes, supérieures à la sienne, les chasseurs forment un cercle et font le guet. Leur camarade n'a donc qu'à s'occuper de ce qui se passe à terre et ne s'inquiète nullement des attaques dont il pourrait être l'objet. Avec trois ou quatre fokkers ou albatros il se sait en sécurité et peut donc accorder toute son attention à son travail. Cette tactique simple et normale a sauvé bien des avions d'une chute fatale et procuré de nombreux avantages à l'artillerie.

D'autre part, il semble que l'observation aérienne pourrait donner encore plus de résultats si au lieu d'agir en *liaison*, elle opérait en *union* intime. Elle est *à côté* de l'artillerie, elle devrait être *de* l'artillerie, appartenir au capitaine de batterie au même titre que l'observatoire ou que la lunette. Supposons qu'un avion soit installé à demeure au milieu d'une batterie de 75, le pilote habitant avec les artilleurs, mangeant avec eux, vivant de leur vie et nous serons forcés de reconnaître que nous obtiendrions ainsi une merveilleuse économie de forces. Nous gagnerions du temps en supprimant la liaison entre l'artillerie et l'aviation, une escadrille étant toujours à quelques kilomètres du commandant de l'artillerie du Corps d'armée et encore plus loin des batteries ; nous ferions une économie d'énergie en supprimant les communications de téléphone et d'automobiles ; nous rendrions aux batteries une grande quantité d'officiers d'artillerie actuellement employés comme observateurs dans les escadrilles ; enfin le rendement serait bien supérieur, la cohésion étant complète entre artilleurs et aviateurs. Or, l'homogénéité est la base du succès !

Pour réaliser ce programme conforme à la logique la plus élémentaire, il suffirait d'affecter un avion à chaque groupe de batteries. Son pilote serait sous les ordres de l'officier d'artillerie.

(46 lignes censurées.)

IL FAUT RÉGLEMENTER L'EMPLOI DE L'AVION DE CHASSE

Dans une série intitulée « Des avions ! encore des avions ! » j'écrivais le 19 juillet 1915 : « Le matador de l'air ne doit jamais dépasser les lignes. Il doit attendre l'adversaire et l'abattre au-dessus de notre territoire », puis, le 26 juillet : « Les sentinelles aériennes doivent se partager le ciel en secteurs, évoluer à diverses altitudes pour former en quelque sorte les mailles d'un filet à travers lesquelles il sera impossible de passer. L'imprudent qui forcera la consigne sera assailli aussitôt et payera de sa vie son audace. » Or, simple coïncidence encore, j'en suis convaincu, depuis le mois de septembre 1915 cette tactique est employée par les Allemands et nous sommes bien forcés de reconnaître qu'ils n'ont pas lieu de s'en repentir. Je ne voudrais pas qu'on pût dire que j'ai travaillé pour le roi de Prusse,

(2 lignes censurées.)

Les fokkers et autres chasseurs qu'on nous présenta comme des appareils extraordinaires sont remarquables, mais c'est plus de la façon dont ils sont employés que de leur valeur propre qu'ils tirent leur réputation de terreur. Ils ne sont pas plus rapides que nos petits biplans de chasse, ils leur seraient même inférieurs en vitesse. Ils sont fort bien armés, les nôtres aussi maintenant. Donc au point de vue avions, ils rivalisent avec les nôtres, mais ne les surpassent pas.

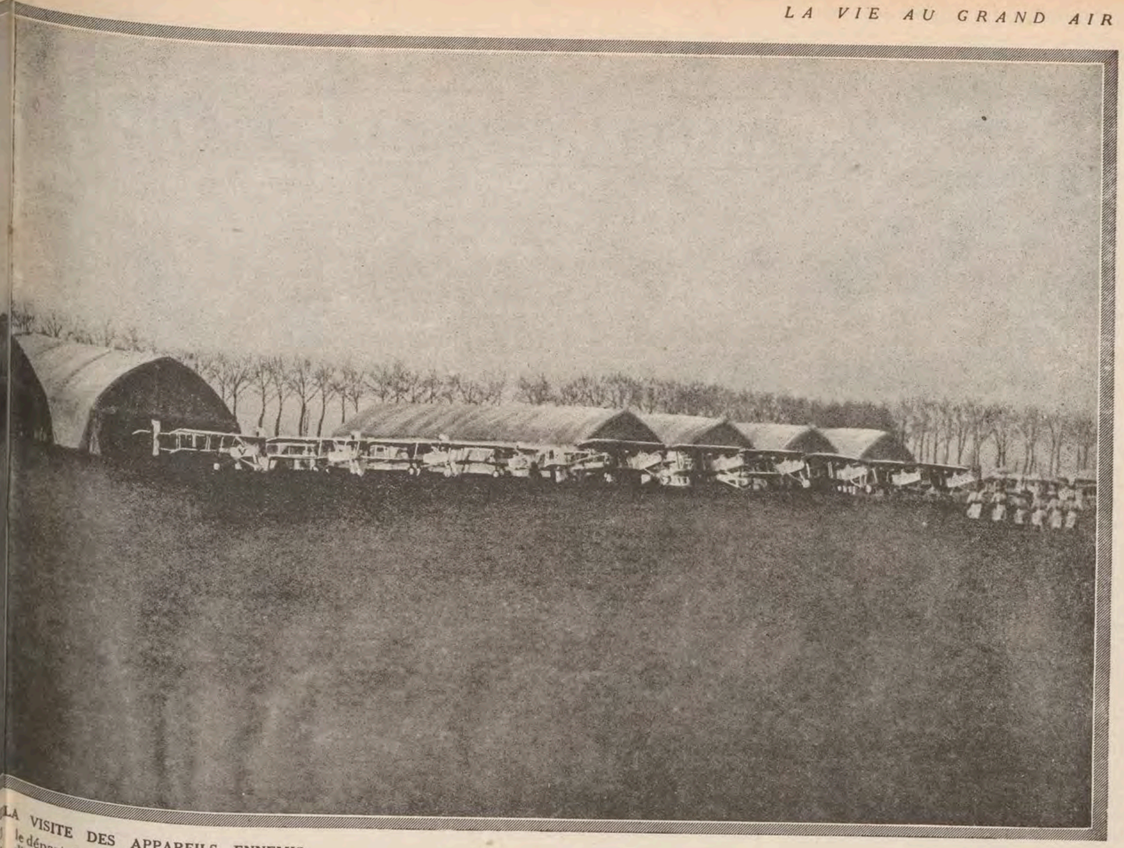
Ce qui fait la force des chasseurs allemands c'est tout simplement leur tactique.

(27 lignes censurées.)

Si nous voulons à notre tour joncher le sol des débris d'avions ennemis en plus grande quantité, adoptons le même système. Il faut reconnaître que si les Allemands remportent des succès aériens, cela tient surtout à ce que nos appareils les harcèlent incessamment sur leur territoire, alors que nous, pour engager la lutte, nous sommes obligés d'aller chercher l'adversaire chez lui.

D'abord le chasseur allemand n'évolue jamais au-dessus de nos lignes. Il a ordre d'abandonner la poursuite dès que les tranchées sont en vue. Ensuite là où il y a vingt avions français, il n'y a qu'un ennemi. Celui-ci délaisse certaines régions pour porter un effort en masse vers d'autres.

Nous pouvons faire mieux et sur une plus grande échelle, car nous ne manquons ni d'appareils, ni de pilotes de valeur, mais ce qu'il faudrait c'est grouper tous les aviateurs de chasse, les organiser au lieu de les éparpiller, les mettre à la disposition du



LA VISITE DES APPAREILS ENNEMIS

Le départ. Les chasseurs font la police du ciel. Les uns exécutent des croisières, d'autres des reconnaissances, ceux-ci montent la garde au-dessus d'un point délicat, ceux-là escortent des appareils de réglage ou d'observation. Les avions de reconnaissance et de liaison d'infanterie, les bombardiers, tous se livrent au plus glorieux, au plus magnifique meeting, mais à un meeting où hélas ! le succès s'acquiert trop souvent avec du sang.

commandement qui les enverrait, selon les besoins, vers les points où ils seraient particulièrement utiles. De cette façon, toutes les énergies travailleraient dans le même but et ne seraient plus surveillées. La chasse se ferait sous forme de combat et non plus de sport. Le jour où nous adopterions cette méthode, soyez convaincus que l'ennemi ne pourrait plus parler de suprématie aérienne. A armes égales, dans les airs, il sera toujours mis en déroute. Et pour égaliser les armes, employons sa tactique.

(14 lignes censurées.)

POUR RENDRE LES BOMBARDEMENTS EFFICACES

Les Allemands qui, pourtant, ne sont pas animés des mêmes scrupules que nous, reconnaissent que, pour être efficaces, les bombardements devraient être faits par 40 appareils au moins. Comme eux n'ont jamais organisé d'expéditions semblables, il faut en conclure que c'est d'après les résultats obtenus par les nôtres qu'ils ont pu se faire une opinion. Ce n'est pas 40, mais 100 avions qui doivent aller semer la terreur et la mort sur les villes allemandes,

(10 lignes censurées.)

Et si à chaque raid des bandits de l'air répondait une expédition de cent appareils, nous n'aurions plus à redouter le retour de ces attaques d'apaches. Nous n'avons pas besoin d'aller frapper loin, comme le demandent certains qui ignorent tout des possibilités de l'aviation. Non, inutile d'aller au cœur de l'Allemagne. Les objectifs ne manquent pas non loin de nos lignes. Et ce qu'il faudrait c'est non seulement y aller le matin, mais y retourner l'après-midi, voire même la nuit. Vous jugez de ce que serait l'importance d'une semblable attaque. Nous avons le tort de ne pas insister sur les objectifs. Ce qu'il faut, pour obtenir un résultat, c'est revenir sans cesse sur le point choisi, de façon à le détruire presque complètement.

Attaquer une voie ferrée est une opération inutile en temps ordinaire, car au bout de deux jours tout est réparé. Le bombardement ne doit dans les périodes d'accalmie ne servir qu'aux représailles et à la destruction des batteries, convois, trains et usines. Mais au moment d'une offensive, il prend alors une importance capitale : c'est grâce à lui que les premières lignes seront isolées de leurs réserves, c'est grâce à lui que les ravitaillements ne pourront arriver, que les troupes fraîches seront en détresse, c'est grâce à lui que les batteries restant en action seront réduites au silence, mais à condition que nuit et jour une escadre considérable ne fasse qu'aller et venir entre son port d'attache où elle se ravitaillera et les points fixés jusqu'à leur destruction complète. Puis, au moment de la retraite de l'ennemi, ce sera le déluge de fléchettes transperçant tous ceux qui seront atteints. Et la défaite se transformera en déroute.

Envoyons des escadres de cent appareils au minimum sur des points non éloignés des lignes pour ne pas risquer de perdre trop d'unités, faisons-les escorter par une cinquantaine d'avions de chasse, renouvelons l'attaque jusqu'à complet succès et ce jour-là seulement le bombardement deviendra efficace. Autrement, il ne constitue qu'une taquinerie presque inutile.

LA DIFFICULTÉ DU VOL NOCTURNE

Avant la guerre, nous n'avions jamais tenté d'une façon réelle et réglementée le vol nocturne. Les Allemands au contraire avaient travaillé sérieusement cette partie. Voler la nuit semblait trop dangereux pour le sport, pour la guerre cela a paru indispensable. Nos chefs ont étudié, nos pilotes se sont entraînés et les escadrilles de « chauves-souris » font l'admiration de tous ceux qui savent les possibilités et les difficultés de l'aviation.

Ces aviateurs accomplissent des bombardements nocturnes au-dessus des gares, usines et établissements militaires de l'ennemi. Ils vont en escadrilles déverser leurs bombes la nuit sur des points importants, retournant deux, trois fois sur l'objectif. Les zeppelins cherchent à affecter notre moral, nos avions détruisent ce qu'ils visent. Deux mentalités, deux méthodes.

L'aviation nocturne est capitale pour les attaques qu'elle permet de réaliser et pour la chasse aux dirigeables. Mais il ne faut pas croire que les pilotes de nuit puissent mathématiquement détruire tout zeppelin qui franchit les lignes. Ce serait aussi fou que de prétendre que tout soldat qui pénètre sur

notre territoire doit être tué ou capturé. Il faut encourager cette spécialité de la cinquième arme, car elle permet de faire les attaques à mètres.

(3 lignes censurées.)

il y a beaucoup moins de bombes perdues que dans les bombardements diurnes.

Le bombardement nocturne est plus efficace et, quoique cela puisse paraître paradoxal, bien moins dangereux que celui de jour, à part l'atterrissage. Il nécessite, enfin, l'emploi d'un moins grand nombre d'avions puisqu'au lieu d'être effectué très haut, il peut être fait à une altitude qui permet de viser avec sûreté.

LA LIAISON DE L'INFANTERIE AVEC L'AVIATION

Le jour de l'offensive, un seul procédé nous permettra d'enfoncer les lignes adverses, c'est la liaison absolue de l'infanterie avec l'aviation. Jusqu'ici, qu'est-ce qui nous a empêché de percer ? C'est le manque de cohésion entre la première vague et les réserves, c'est l'absence de renseignements reçus par le commandement, c'est l'envoi inopportun trop tôt ou trop tard de troupes fraîches, c'est la batterie dissimulée qui commence à tirer et qui n'a pas été repérée, c'est le poste de mitrailleuses ignoré qui ouvre le feu contre nos troupes attaquant. Si l'avion avait été utilisé d'une façon méthodique, les chefs auraient su ce qui se passait avec exactitude, les pièces auraient été signalées, les mitrailleuses découvertes. Depuis quelques mois, ce mode de liaison a semblé intéresser nos armées qui se sont entraînées à l'employer le cas échéant, mais il est indispensable de le généraliser et d'établir comme principe que sans lui, le jour de l'attaque, nos troupes sont dans la même situation que le gamin qui joue à colin-maillard. Ce bandeau sur les yeux, c'est le lynx de la guerre moderne, c'est l'avion qui doit l'ôter.

(66 lignes censurées.)

CONCLUSION

Nous sommes arrivé à la fin de notre étude. Nous espérons que nos suggestions seront cette fois contrôlées et adoptées si elles sont jugées susceptibles de rendre les services qu'une expérience approfondie de l'aviation à la guerre nous permet d'espérer. Que cette tactique nous serve, c'est le vœu que je me permets de formuler.

Certains demandent une flotte de cinq mille avions.

Il faut ne rien connaître de l'évolution rapide et des possibilités de l'aéroplane pour réclamer une folie semblable. Oui, Wells a fixé ce chiffre. C'est un romancier remarquable, mais nullement un technicien. Cinq mille avions ? Qu'en ferions-nous ? Et comme le cinq millième semblerait démodé le jour où il serait livré! Nous avons assez d'appareils, le tout est de s'en servir avec plus de méthode.

Pourquoi ne va-t-on pas bombarder Essen avec des escadres aériennes ? C'est à croire que ce rêve ait été inspiré par les Allemands eux-mêmes. Cette expédition lointaine serait une catastrophe pour nos avions. Le canon, les avions ennemis, les pannes causeraient en appareils et en hommes des pertes que le résultat, *quel qu'il soit*, ne saurait compenser. L'aviation doit être faite de travail utile et non de tape-à-l'œil.

Laissons au commandement le soin de choisir lui-même les objectifs qu'il faut attaquer. Que les stratèges en chambre, que ceux qui s'érigent en compétences laissent travailler ceux qui ont la mission d'organiser la victoire aérienne.

Jacques MORTANE.

LES NOUVEAUX MOTEURS ALLEMANDS

I. — LE MOTEUR DES ZEPPELINS

Par Charles FAROUX

NOTRE ÉMINENT COLLABORATEUR COMMENCE AUJOURD'HUI UNE SÉRIE D'ÉTUDES SUR LES MOTEURS ALLEMANDS

La *Vie au Grand Air* est, dès maintenant, en mesure de publier une série d'études sur les moteurs spéciaux créés par nos ennemis depuis le début de la guerre en vue de leur application à l'aéronautique (aviation et dirigeables). Les plus curieux de ces moteurs sont:

1° Le 200-chevaux « Maybach » dont sont équipés les Zeppelin et Schütte-Lanz.

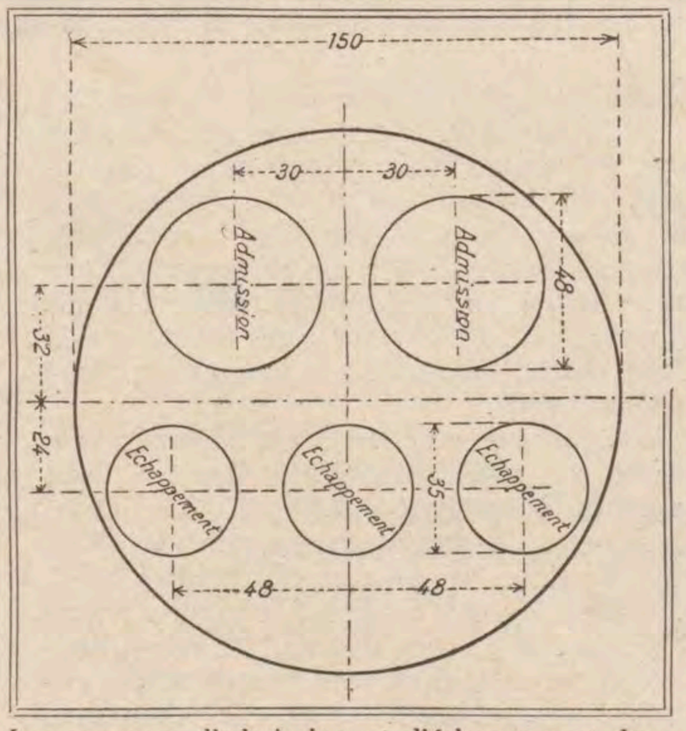
2° Le nouveau 8-cylindres « Mercédès » d'aviation qui présente de curieux dispositifs en ce qui concerne le fonctionnement à haute altitude.

3° Le nouveau 8-cylindres « Benz », assez audacieux de conception et destiné aux puissants appareils de chasse actuellement en construction, et enfin

4° Un moteur 12 cylindres dénommé G. F. D. qui donne une puissance de 400 chevaux environ avec un poids et un encombrement très réduits, type destiné aux gros appareils de bombardement.

Notre première étude, publiée ci-après, est entièrement consacrée au moteur « Maybach ». Pour ce moteur comme pour les trois autres, nous nous attacherons à donner une description très détaillée de toutes les réalisations originales, mais il va sans dire que nous ne formulerons aucune critique non plus que nous ne procéderons à aucune comparaison avec les moteurs français, tous éléments qui pourraient être utiles à l'ennemi.

LE nom de « Maybach » est inséparable de l'histoire des progrès des moteurs à explosions. Sans posséder le génie créateur d'un Forest ou la curieuse divination mécanique d'un Daimler, Maybach, qui travailla longtemps d'ailleurs avec ce dernier, fut le premier technicien spécialiste véritablement sérieux dont pût



Les soupapes d'admission et d'échappement dans un cylindre du moteur Maybach.

s'enorgueillir l'Allemagne industrielle. Avant Güldner, Haeder et Brauer qui constituent les trois grands maîtres actuels de la technique du moteur à explosions — en Bochie — Maybach codifia, raisonna, calcula. On sait qu'il fut l'auteur exclusif des Mercédès 1901 et 1902, voitures dont il est impossible de nier l'influence sur la construction automobile ultérieure. C'est à ce petit homme alerte et dont la physionomie si caractéristique, avec sa barbiche blanche et ses yeux pétillants, était connue dans le monde entier, que les usines Mercédès durent le plus clair d'une renommée enviable. Il arriva à Maybach une aventure commune: les éléments jeunes de l'usine considérèrent que le savant vieillard avait fait son temps et provoquèrent son départ. Chose curieuse : Maybach vint établir à Paris un bureau d'études qui, d'ailleurs, ne réussit guère et il rentra en Allemagne à la fin de 1912, après avoir réussi à mettre sur pied une Société ayant pour but la construction de moteurs pour dirigeables et sous-marins.

C'est du moteur pour dirigeables que nous nous occuperons aujourd'hui, mais il n'était pas indifférent de présenter l'homme à nos lecteurs. Ce qu'il a fait depuis la guerre ne saurait nous laisser indifférents.

CONSIDÉRATIONS D'ENSEMBLE

Avant tout, quelques réflexions d'ordre général sont indispensables. Le moteur Maybach emploie une compression — rapport de volumes — d'un taux exceptionnellement élevé puisqu'il atteint 6 kilos par centimètre carré et ceci correspond à une pression d'explosion de plus de 10 kilos par centimètre carré. Cette valeur anormale est assurément imputable au fait que les dirigeables doivent marcher à une altitude extrêmement élevée, et supérieure en moyenne à celle de la majorité des aéroplanes.

On ne manquera pas non plus d'être frappé du poids excessif du piston de ce moteur de 150 d'alésage (près de 5 kilos). C'est la conséquence de la considération précédente. Aux faibles altitudes, au sol, la compression élevée des « maybach » a comme conséquence un échauffement rapide : des parois épaisses devaient être données au piston pour assurer une meilleure évacuation des calories. Sans doute, on pourrait alléger par l'emploi de l'aluminium, mais nos ennemis n'ont pas la faculté d'employer ce métal aussi largement qu'ils le souhaiteraient.

Les gens du métier ne manqueront pas de relever dans la réalisation du « maybach » divers points faibles qui peuvent s'expliquer par la nécessité de produire et de produire vite. On n'a pas toujours eu le loisir d'améliorer et de réétudier.

D'autres « faiblesses » sont moins aisément explicables. Les ressorts de soupapes sont beaucoup trop courts et l'attaque, comme on le verra plus loin, des 3 soupapes d'échappement par un culbuteur placé extérieurement n'est pas très mécanique. Evidemment, elle a permis de loger la tige de culbuteur dans l'intervalle de deux cylindres, réduisant au minimum l'entr'axe du vilebrequin et de l'arbre à cames, d'où gain de poids sensible : cependant, on peut trouver mieux et je ne serais nullement surpris que Maybach ait déjà perfectionné ce point spécial.

Enfin, il faut noter, comme trait essentiel du « maybach », le souci qu'a eu le constructeur de réaliser un moteur d'un fonctionnement sûr, même en des mains inexpérimentées. On trouvera ci-après la description d'organes multiples et ingénieux qui concourent à ce but.

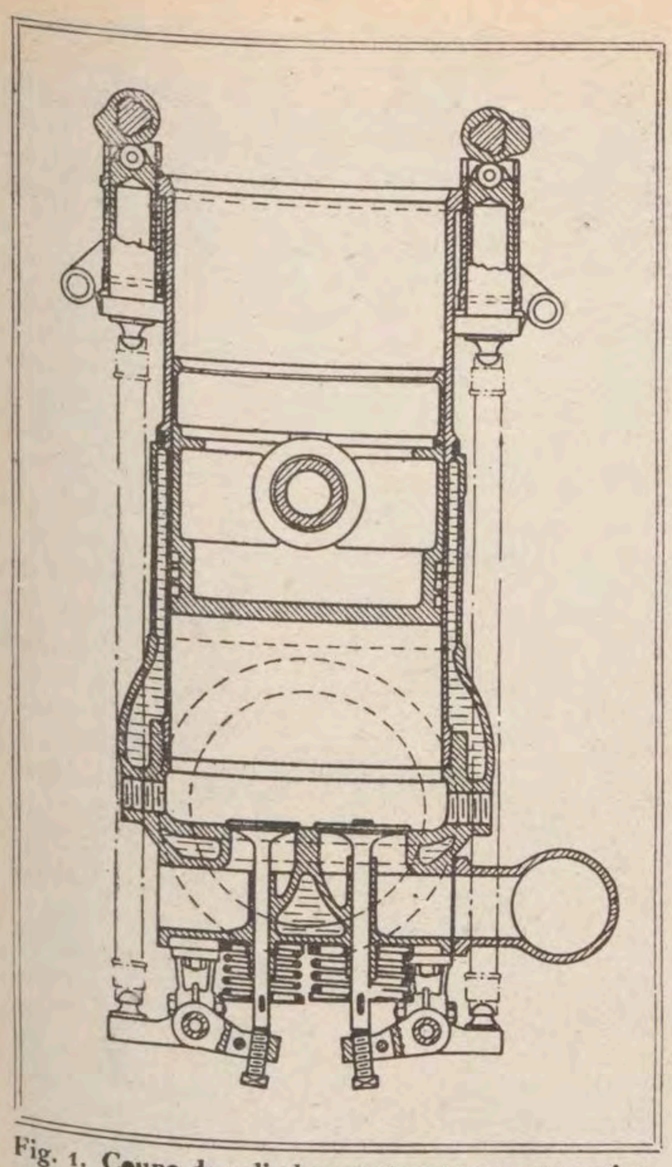


Fig. 1. **Coupe du cylindre montrant sa construction.**

Ce moteur, dont, nous le répétons, sont équipés les nouveaux zeppelins, comporte 6 cylindres verticaux de 150 m/m d'alésage et 190 m/m de course, son régime normal est de 1.200 tours-minute et sa puissance à ce régime de 210 chevaux environ.

Le rendement volumique est ainsi d'un peu plus de 8 chevaux au litre de cylindrée-mille tours. Nous n'avons donc pas affaire ici à un moteur poussé.

Chacun des 6 cylindres réalise une unité distincte, constituée d'un cylindre d'acier vissé dans une culasse de fonte malléable qui porte les sièges de soupapes et fait chemise de circulation d'eau. Le joint est assuré par une matière plastique à base d'amiante — *l'asbestos* — maintenue en position par plusieurs spires de fil de cuivre. Le cylindre est renforcé dans sa partie inférieure.

5 soupapes par cylindre sont prévues ; 2 d'admission ayant 48 m/m de diamètre et 3 d'échappement ayant 35 m/m de diamètre, disposées dans le fond du cylindre, comme l'indiquent les figures 1 et 2. Elles sont symétriquement commandées par des culbuteurs dont les tiges sont terminées aux deux extrémités par des rotules, ainsi qu'on le voit sur la figure 1. Il n'y a d'autre réglage prévu que celui du grain d'attaque, particulier à chaque soupape.

Entre deux cylindres consécutifs, le joint d'eau est fait d'un anneau de caoutchouc d'un diamètre de 150 m/m et d'un enroulement de fil de 12 m/m d'épaisseur, le tout embrassé par une bande circulaire métallique dont le serrage réduit le diamètre du fil enroulé, amène l'expansion du caoutchouc et permet de réaliser un joint de toute sécurité entre les deux faces usinées des chemises d'eau. La pompe à eau est entraînée directement à double vitesse de celle du moteur.

Voici comment s'opère la circulation d'eau :

L'eau, sortant de la pompe, entre dans la tuyauterie de réchauffage du carburateur avant (un second carburateur, identique au premier, est symétriquement placé au delà du sixième cylindre), passe dans les chemises d'eau des 6 cylindres va réchauffer le carburateur arrière, puis circule autour du tuyau d'échappement, d'où elle retourne au radiateur.

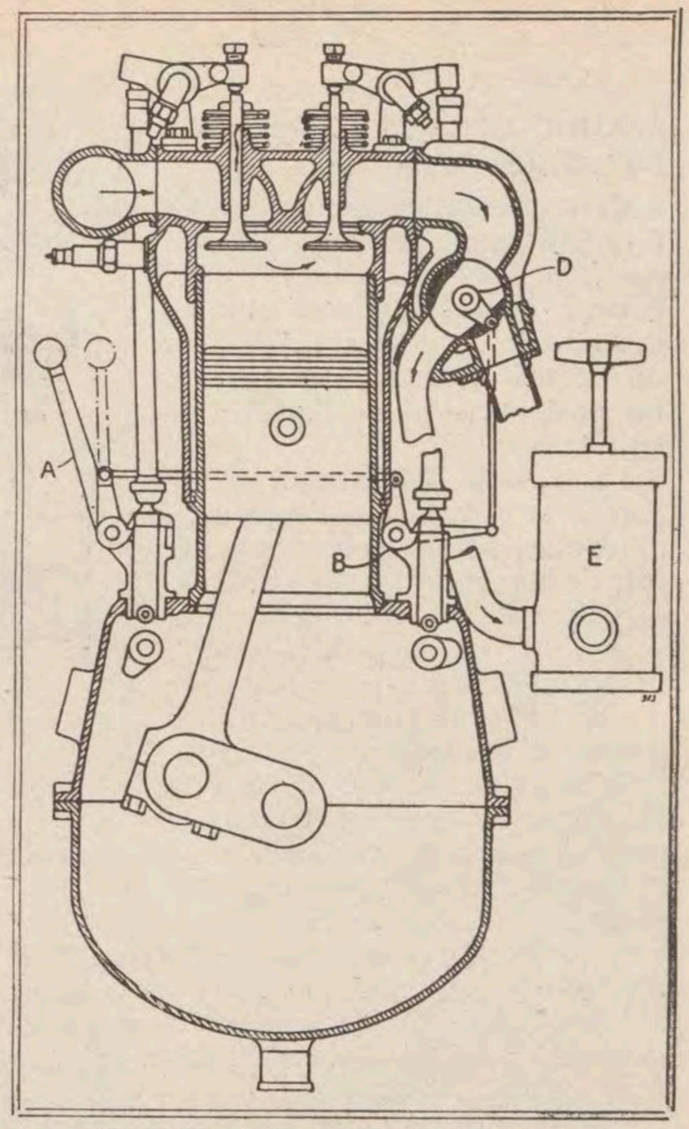


Fig. 2. **Coupe transversale du moteur.**

Diamètre extérieur des portées	66	millimètres
— intérieur —	40	—
Dimension des forces	96 × 25	
Poids total y compris le pignon d'entraînement de l'arbre à cames, les organes d'entraînement de pompe à eau et à huile, etc.	45 kg	
Poids du volant (en acier)	30 400	
Poids du piston complet en fonte (avec axe et segments)	4 920	
Poids de l'axe du piston	0 670	
Bielle complète	4 895	
Poids total par cylindre des pièces soumises à un mouvement alternatif	6 670	

Au point de vue métallurgique, le métal du vilebrequin donne l'empreinte nº 300 à l'essai Brinell.

L'alliage d'aluminium employé pour le carter et les tuyauteries donne la composition suivante :

Zinc	12,34 %
Cuivre	1,06 —
Fer	0,86 —
Silicium	0,47 —
Aluminium	85,27 —

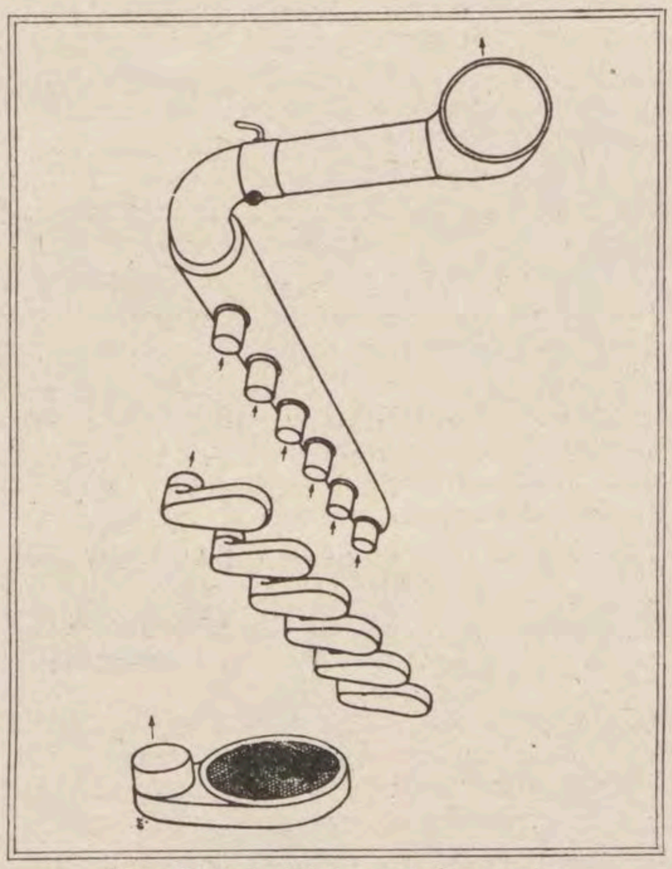


Fig. 3. **Refroidissement du carter.**

On a ainsi réalisé quatre fonctions successives, habilement alternées, puisque tout réchauffage de l'eau précède un refroidissement ou lui succède.

Le carter moteur est refroidi grâce à un courant d'air. Une manche à air (analogue de forme à celles des paquebots) communique avec un tuyau d'aluminium communiquant avec le carter du vilebrequin au moyen de 6 courtes tubulures. En regard de celles-ci, mais de l'autre côté du carter, sont 6 tubulures doubles communiquant avec l'atmosphère et avec l'intérieur du carter. La manche à air étant dirigée vers l'arrière de la nacelle du dirigeable, la circulation d'air s'opère dans le sens indiqué par les flèches sur la figure 3.

Nous pouvons donner quelques chiffres, ce qui constitue une importante documentation :

Levée des soupapes d'admission	9	millimètres
— d'échappement	8	—
Vitesse de passage des gaz aux sièges de soupapes d'admission	48	mètres/sec.
Vitesse de passage des gaz aux sièges de soupapes d'échappement	52	—
Vilebrequin :		
Diamètre extérieur des soies	66	millimètres
— intérieur —	38	—

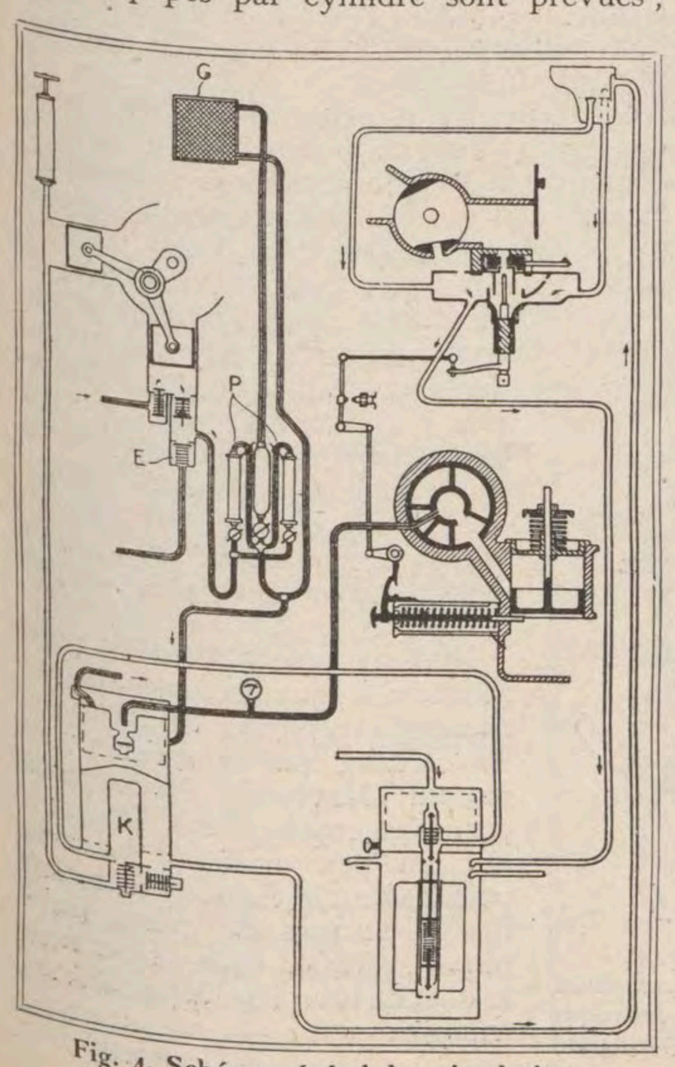


Fig. 4. **Schéma général des circulations.**

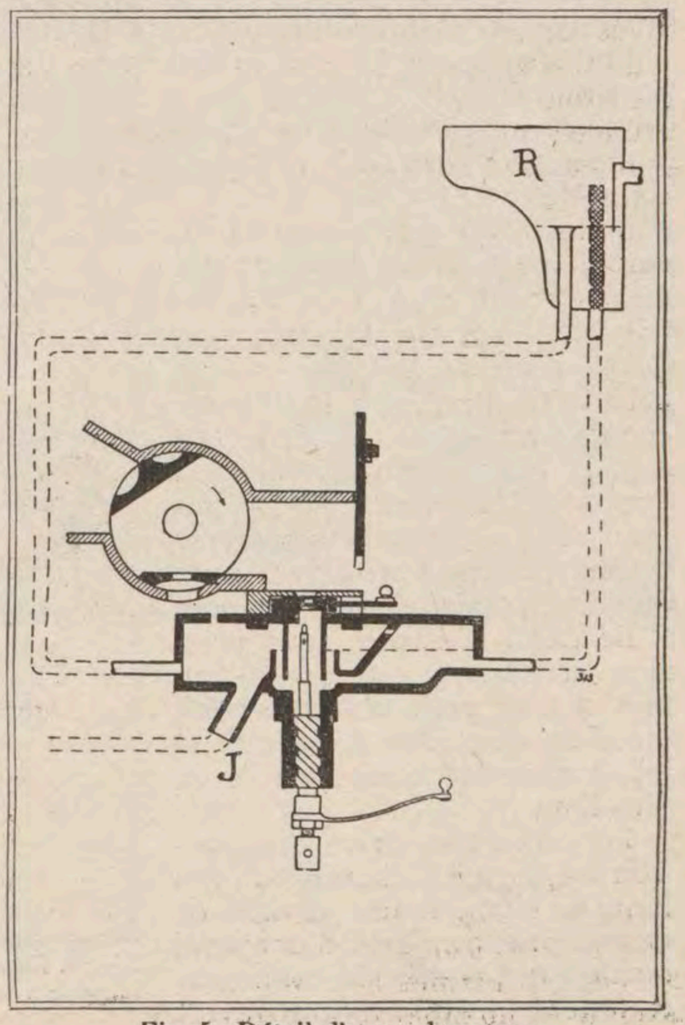


Fig. 5. **Détail d'un carburateur.**

La soupape d'échappement contient un léger pourcentage de vanadium.

ÉTUDE DES CIRCULATIONS D'ESSENCE, D'EAU ET D'HUILE

Cette circulation est montrée sur le diagramme d'ensemble (*fig. 4*), sur lequel on voit dans l'angle gauche supérieur deux pompes dont les bielles sont articulées sur un même maneton prévu sur un prolongement de l'arbre moteur.

La pompe horizontale commande la circulation d'essence; à noter que les soupapes sont placées loin de la pompe, au-dessous de la chambre K, en raison de l'impossibilité pratique de pomper l'essence, à moins qu'une colonne d'air n'ait été interposée entre la pompe et le liquide.

A l'angle inférieur de droite du même schéma, on trouve un organe qui est réellement la chambre à niveau constant du carburateur. Son fonctionnement est parfois différent, mais il remplit le rôle d'une chambre à flotteur assurant l'alimentation du carburateur. Son emplacement excentrique vient du désir de diminuer les chances d'incendie.

L'huile de graissage est aspirée par la pompe verticale du schéma figure 4 au réservoir placé à la partie inférieure du carter moteur, est renvoyée à travers deux filtres verticaux P au radiateur à huile G. Ce radiateur est placé au dehors de la nacelle.

Du radiateur, l'huile va au filtre principal K et, de là, aux portées à graisser; l'excès de lubrifiant retourne au réservoir par la valve de sûreté E.

A mentionner le graissage du pied de bielle. Celle-ci est creuse ; le forage intérieur de 26 m/m de diamètre contient un tube de cuivre de 11 m/m par lequel le lubrifiant arrive à l'axe de piston.

Chaque moteur comporte 2 carburateurs identiques accolés aux cylindres extrêmes. Le diagramme (*fig. 5*) montre la disposition interne de chacun de ces organes.

Un papillon — boisseau cylindrique — peut mettre en communication la tuyauterie d'admission et la chambre de mélangeage. A la partie inférieure du boisseau, est une ouverture d'air supplémentaire contrôlée par une commande (non représentée).

Le réglage principal d'air est du type dit « à tiroir » ou « à guillotine ». Il ouvre ou ferme en même temps que le boisseau, grâce à un jeu de leviers articulés, convenablement connectés.

Le jet a un trou excentrique et est couvert d'une pièce (chapeau) également percée d'un trou excentrique, de sorte que la rotation du chapeau permet de régler le débit d'essence. Il y a là quelque chose d'analogue au dispositif anglais bien connu « White and Poppe ». Le mouvement du chapeau, réglant le débit d'essence, est également connecté avec ceux du tiroir d'air et du papillon.

Le débit d'essence sous pression constante est assuré au moyen d'un petit réservoir-relai, placé un peu plus haut que le jet et alimenté comme on l'a vu plus haut (*fig. 4*).

Le carburant arrive du réservoir R (*fig. 5*) à la chambre du jet, laquelle chambre est divisée en deux parties au moyen d'une paroi inclinée qui permet la communication avec un tube central ouvert au sommet. A la partie supérieure de la paroi inclinée, est prévu un trou de passage d'air ; un second trou, percé dans la paroi gauche supérieure de la chambre, permet la communication avec l'atmosphère. On voit également sur le diagramme (*fig. 5*), le « chapeau » qui permet ou non le jaillissement de l'essence, suivant que les trous sont ou non en regard.

Voici le fonctionnement : le carburant arrive par gravité dans le premier compartiment, puis dans le tube central d'où jaillit au dehors (dans la chambre de mélangeage, puis dans la tuyauterie d'admission) la quantité requise ; le surplus fait retour à la circulation par le tube J. On se rend compte que cette disposition d'ensemble rend l'arrivée du carburant indépendante de la pression atmosphérique : autrement dit, le niveau de l'essence dans la chambre du gicleur demeure le même, quelle que soit l'altitude.

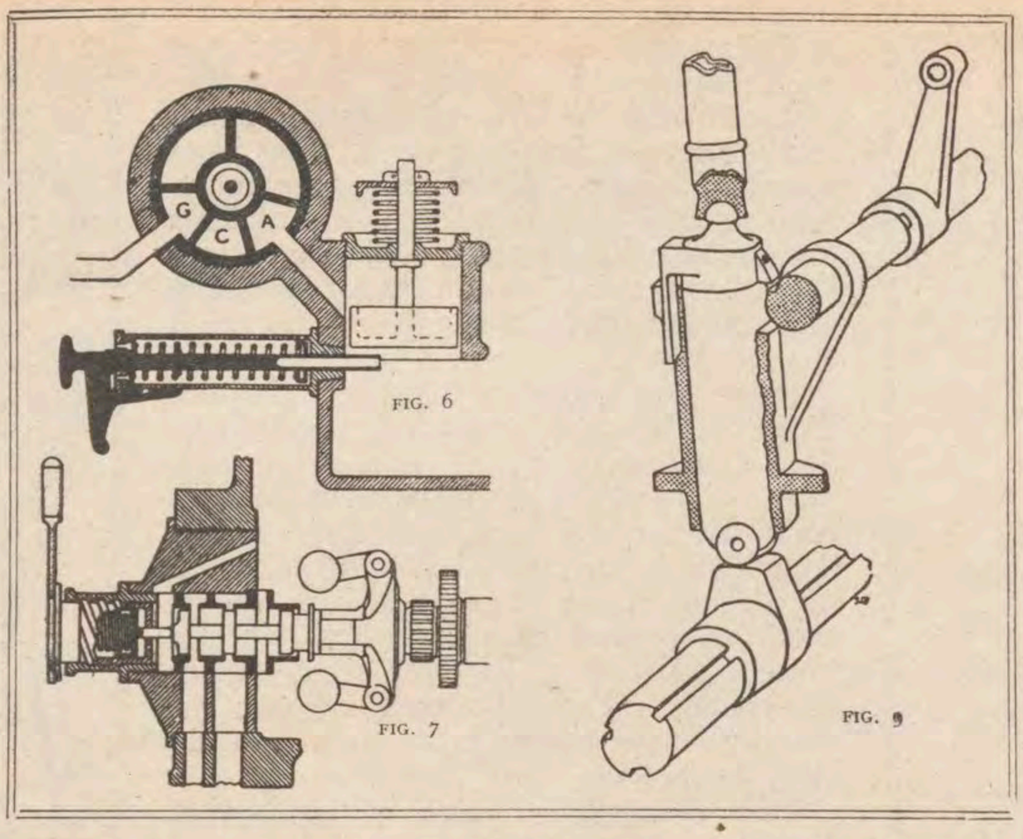


FIG. 6

FIG. 7

FIG. 9

Fig. 6. Organe automatique d'arrêt des moteurs en cas de trouble dans la circulation de graissage. — Fig. 7. Détail du régulateur centrifuge. — Fig. 9. Détail de la mise en marche.

LES ORGANES DE SÉCURITÉ

Le constructeur a prévu divers dispositifs destinés à empêcher toute avarie grave.

Voici, par exemple, un organe ayant pour but d'arrêter le moteur en cas de trouble dans la circulation de graissage. On comprendra son fonctionnement par l'examen rapide des figures 4, 6 et 7. A l'intérieur du carter moteur est un cylindre ouvert à l'extrémité inférieure et contenant un piston avec ressort antagoniste. La force de ressort est calculée de telle manière que la course de piston ne dépasse pas 9 millimètres sous l'influence des pulsations de la pompe à huile.

Au-dessus des pistons, une ouverture pratiquée dans la paroi des cylindres (*fig. 7*) aboutit dans une chambre circulaire, au centre de laquelle peut se déplacer un piston-valve triple qu'on voit représenté sur la figure 7 en plan.

Pour une position de cet organe, A communique directement avec G, qui communique lui-même avec la chambre que nous avons assimilée au niveau constant des carburateurs. Au-dessous du cylindre, est un organe renfermant un ressort à boudin qui tend à ramener vers la droite une tige centrale portant un doigt. Quand tout se passe normalement, cette tige bute contre le piston ; si, pour une raison quelconque, la pression de graissage diminue, le piston s'efface, la tige glisse vers la droite, l'arrivée d'essence est supprimée et le moteur s'arrête avant qu'une avarie grave ait pu se produire.

Sur le même axe que le piston-valve triple est monté un régulateur à force centrifuge. Si la vitesse du moteur augmente, les masses du régulateur s'écartent, la communication entre A et G est coupée ; A et C communiquent, la pression derrière le piston est diminuée et, du coup, il en est de même du débit d'essence, par suite de la mise en action des connexions figurées. Quand la vitesse du moteur diminue, jeu analogue en sens inverse, et le débit d'essence est automatiquement augmenté. Le tout est réglé pour un écart d'une vingtaine de tours-minute environ. En cas d'emballement soudain, provoqué, par exemple, par une rupture de transmission, l'action du régulateur, plus importante, entraîne un grand déplacement de la tige centrale et la mise à la masse. L'allumage est coupé automatiquement.

Le moteur de Maybach est également pourvu d'un appareil de démarrage automatique, représenté figure 9. Toutes les soupapes sont décollées de leur siège par la rotation de la came B qu'on actionne par le levier A (la figure 9 montre clairement le détail du mécanisme), en même temps, par renvoi de leviers convenablement connectés, toute communication avec le silencieux est obturée, grâce à la rotation d'un boisseau D, prévu sur la tuyauterie d'échappement. (*fig. 2.*)

La communication est alors établie avec un large corps de pompe E qui permet d'envoyer à tous les cylindres du mélange carburé. Quand les cylindres sont remplis, on abandonne le levier A ; chaque soupape reprend sa position normale, D réassure automatiquement la communication avec l'échappement et ferme la communication avec E : il n'y a plus qu'à provoquer l'allumage au moyen d'une magnéto de démarrage.

L'allumage est assuré au moyen de deux Bosch 2. *H.* 6, et deux bougies sont prévues par cylindre.

Nous en avons dit assez pour montrer à nos lecteurs le caractère ingénieux et pratique de certains points spéciaux au moteur Maybach. Nous nous excusons auprès d'eux du caractère un peu aride de certains passages, mais, dans un temps où il n'existe plus de presse technique spéciale, nous avons tenu à documenter les constructeurs français.

CH. FAROUX.

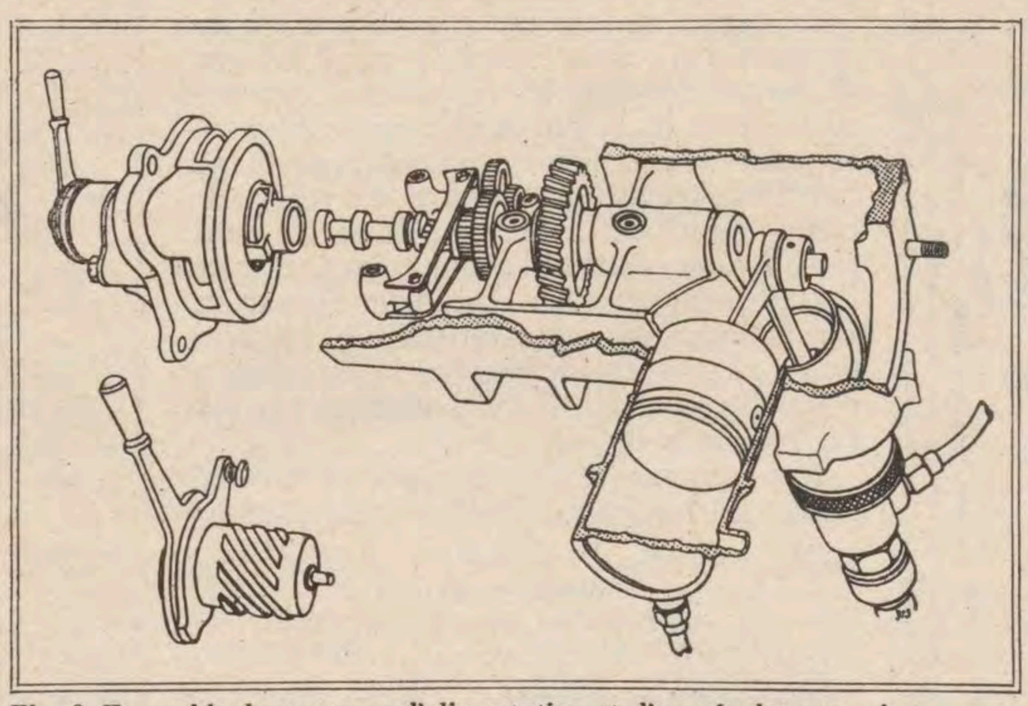
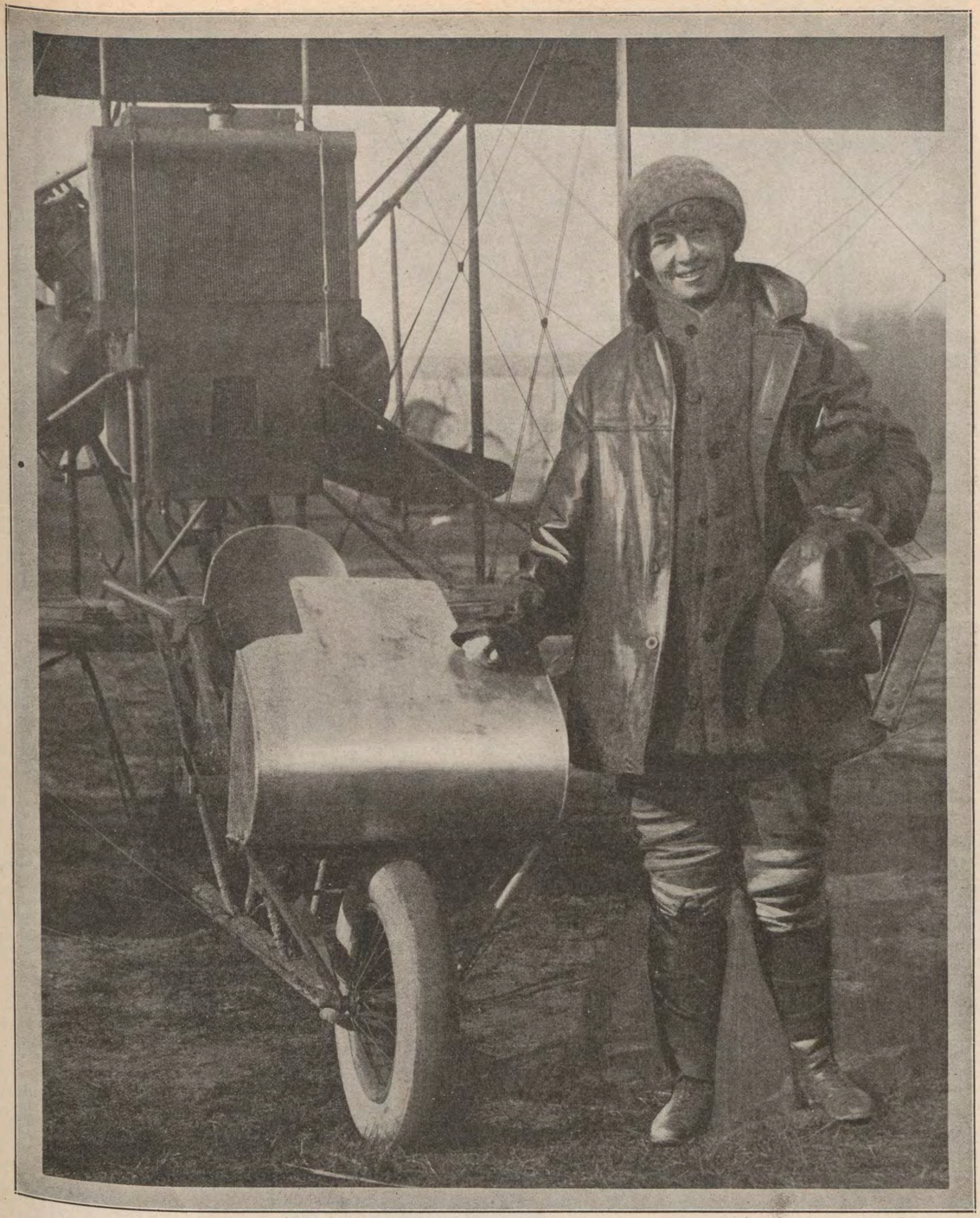


Fig. 8. Ensemble des pompes d'alimentation et d'un régulateur qui provoque la mise à la masse en cas d'emballement du moteur amenant un écartement excessif des masses centrifuges.



MISS RUTH LAW QUI A VOLÉ DE CHICAGO A NEW-YORK
Miss Ruth Law s'est attribué le record du monde féminin d'aviation en se rendant de Chicago à New-York. Elle a accompli les 1.580 kilomètres du parcours en 9 heures 27 minutes 35 secondes.

UNE FEMME RECORDWOMAN

LA performance de miss Ruth Law est passée presque inaperçue pour nous qui avons d'autres soucis que d'enregistrer les beaux exploits pacifiques. Cependant on ne saurait trop attirer l'attention sur elle. C'est cette Américaine qui a volé de Chicago à New-York (1.580 kilomètres) en 9 h. 27 m. 35 s., battant à la fois le record du monde féminin et le record américain du voyage de ville à ville en avion. Elle a fait mieux que Calstrom sur le même parcours. Son raid fut interrompu par deux atterrissages à Benghampton et à Hornell pour faire le plein d'essence. Sur le champ où elle devait terminer sa prouesse, le major général Wood et de nombreux officiers l'attendaient sans grande conviction. Elle réalisa sa magnifique randonnée sur un vieux Curtiss, celui sur lequel elle avait fait le looping à Speedshead Bay en mai dernier. Elle n'avait jamais effectué de voyages excédant 40 kilomètres sans escale. Elle pilote depuis 1912 et a 29 ans.

LE DEPART D'UNE COURSE DE SIX-JOURS

On reconnaît, de droite à gauche, Vanoni, Léon Georget, Darragon, puis, les bras nus, le champion allemand, Walter Rutt, et, à sa droite, le Hollandais Stol, qui furent, en équipe, les premiers Européens gagnants des *Six-Jours* de New-York.

LES SIX-JOURS DE NEW-YORK

Par J. D.

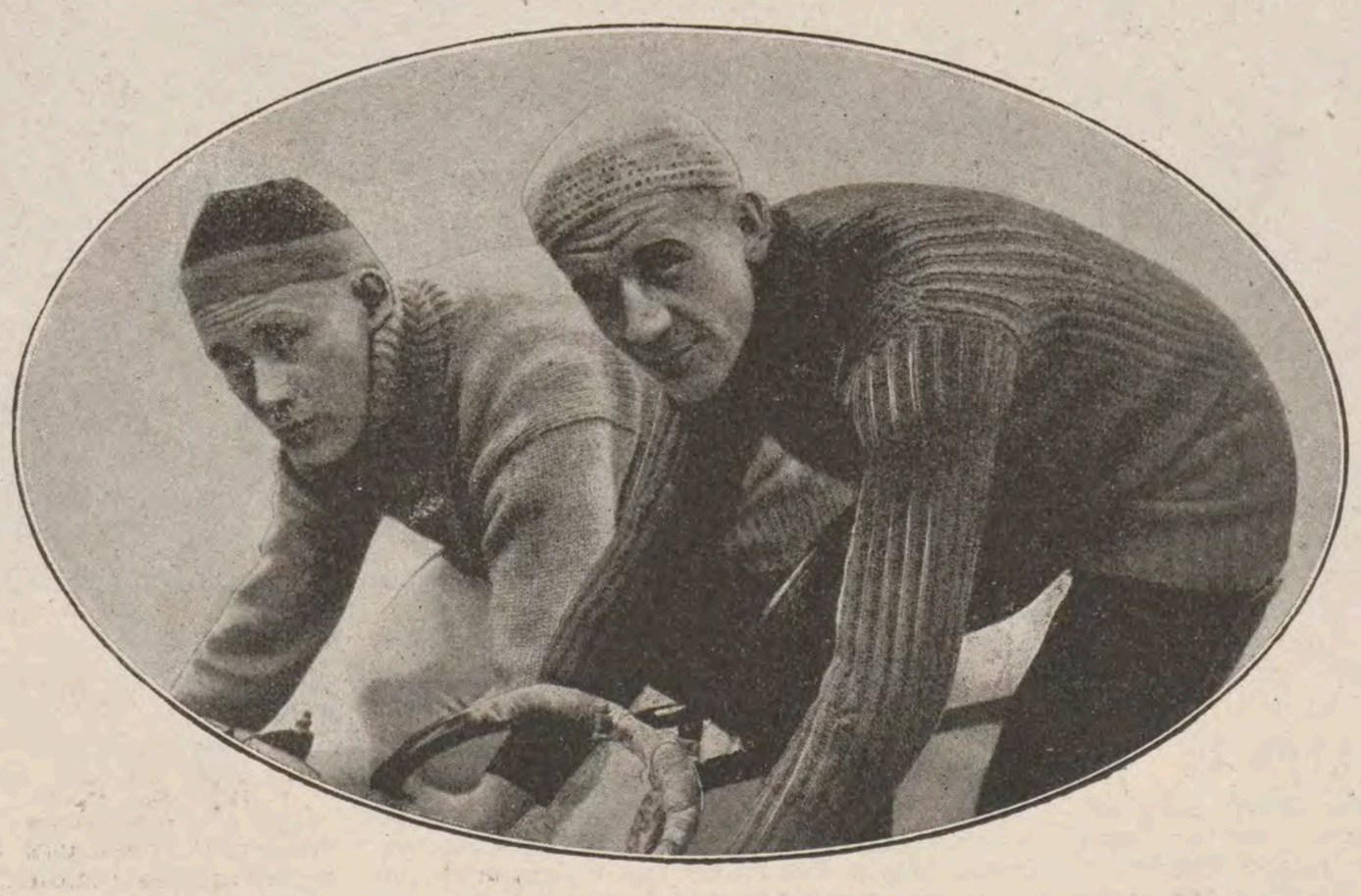
LE FRANÇAIS MARCEL DUPUY ET LE SUISSE OSCAR EGG TRIOMPHENT AVEC UN TOUR D'AVANCE DANS LES DERNIERS SIX-JOURS.

SUIVANT une tradition vieille de vingt ans, les derniers jours de décembre ont vu se disputer sur la minuscule piste de Madison Square la course annuelle des Six-Jours de New-York qui met aux prises le lot des meilleurs spécialistes américains et les champions d'Europe. Les coureurs européens, en pleine guerre des nations, y furent peu nombreux. Ce fut néanmoins à deux d'entre eux, le Français Marcel Dupuy et le suisse Oscar Egg, qu'échut la victoire, victoire nette et décisive, avec un tour d'avance sur tous leurs concurrents. C'était la seconde fois qu'une équipe exclusivement européenne remportait la première place (l'Allemand Rutt et le Hollandais Stol avaient, en effet, triomphé en 1907) et c'était la première fois qu'un Français inscrivait son nom au palmarès de la course classique américaine de grand fond.

L'équipe franco-suisse était loin d'être considérée comme favorite. Les aptitudes au train de Egg étaient nettement connues. On sait que le champion suisse détient le record du monde de l'heure sans entraîneur depuis 1914, lorsqu'il couvrit en soixante minutes, sur la piste de Buffalo, la distance fantastique de 44 kilomètres 247 mètres. Il a gagné en outre, au cours d'une carrière glorieuse, des épreuves sur toutes distances, telles que le le grand Prix de Paris derrière tandems, le Bol d'or belge, les six heures de Buffalo et de Bruxelles.

Mais la valeur de son co-équipier était moins certaine. Marcel Dupuy, en effet, quelles que soient ses aptitudes au train et sa pointe de vitesse, n'était guère considéré que comme l'un de nos bons sprinters de second plan. Par suite, sa victoire au sprint, dans les derniers tours de la grande épreuve, semblait des plus douteuses.

L'équipe favorite, Goullet-Grenda, joua de malchance. Une chute grave de Grenda la mit hors de combat vers le milieu



ROOT ET FOGLER

Les deux champions américains ont gagné deux années consécutives, en 1905 et 1906, les Six-Jours de New-York. Ils coururent également à Paris.

OSCAR EGG ET MARCEL DUPUY

Vainqueurs des Six-Jours de New-York en 1916, ont couvert 4.240 kil. 544 mètres, triomphant de tous leurs concurrents par un tour d'avance. L'U. V. F. a disqualifié Dupuy à vie.

de la course. Au cinquième jour six équipes se trouvaient encore ensemble, lorsqu'à la suite d'un démarrage de Dupuy, celui-ci fut bien repris par Egg qui sut mettre à profit ses ressources exceptionnelles pour accentuer l'avance et gagner un tour que la coalition des Américains ne réussit pas à reprendre.

Au coup de pistolet des 144 heures, le classement était le suivant :

Equipes	Distance (milles)	Tours	Points
1. Egg-Dupuy (4240 km. 544)	2.635	0	49
2. Root-Madden	2.634	9	69 1/2
3. Spears-Mac Namara	2.634	9	88
4. Kaiser-Cameroun	2.634	9	108
5. Drobach-Hill	2.634	9	116 1/2
6. Debaets-Walthour	2.634	9	120

L'équipe franco-suisse avait gagné de haute lutte et sans contestation possible.

Par un hasard étrange, c'était l'année même où, pour rompre avec la monotonie d'antan, on innovait un nouveau mode de classement, que l'innovation devenait superflue.

Dans la plupart des précédentes courses de six jours il avait été constaté que les résultats décisifs ne survenaient qu'au cours des dernières minutes. Pendant 144 heures cinq, six, huit équipes se trouvaient côte à côte, sans qu'aucune ait pu réussir à prendre les deux cents mètres d'avance qui lui eussent donné un tour. Il en résultait qu'après une course interminable et d'une indéniable monotonie, le classement se faisait, toutes équipes arrêtées, en un ultime match de vitesse où le vainqueur arrivait, par une courte tête, à gagner le titre de champion des Six-Jours.

Les organisateurs de 1916 eurent l'idée de supprimer ces quelques minutes trop décisives en les remplaçant par une série de sprints échelonnés au long de l'épreuve, et qui étaient dotés chacun d'un coefficient de points intervenant dans le résultat final. L'acharnement dans la dispute des places se dispersait ainsi sur toute la série des six jours, en en augmentant l'intérêt quotidien.

C'est ainsi que derrière Oscar Egg et Marcel Dupuy, les incontestables vainqueurs, il n'y eut pas, cette fois, de match final de vitesse entre les suivants qui se trouvaient bons dead head à un tour des champions. Root et Madden, Spears et Mac Namara, Kaiser et Cameron, Drobach et Hill, Debaets et Walthour furent classés

respectivement dans cet ordre d'après leurs victoires au cours des sprints successifs de l'épreuve. La formule paraît heureuse et susceptible de diminuer la monotonie de cette course de grand fond.

DISQUALIFIÉ A VIE

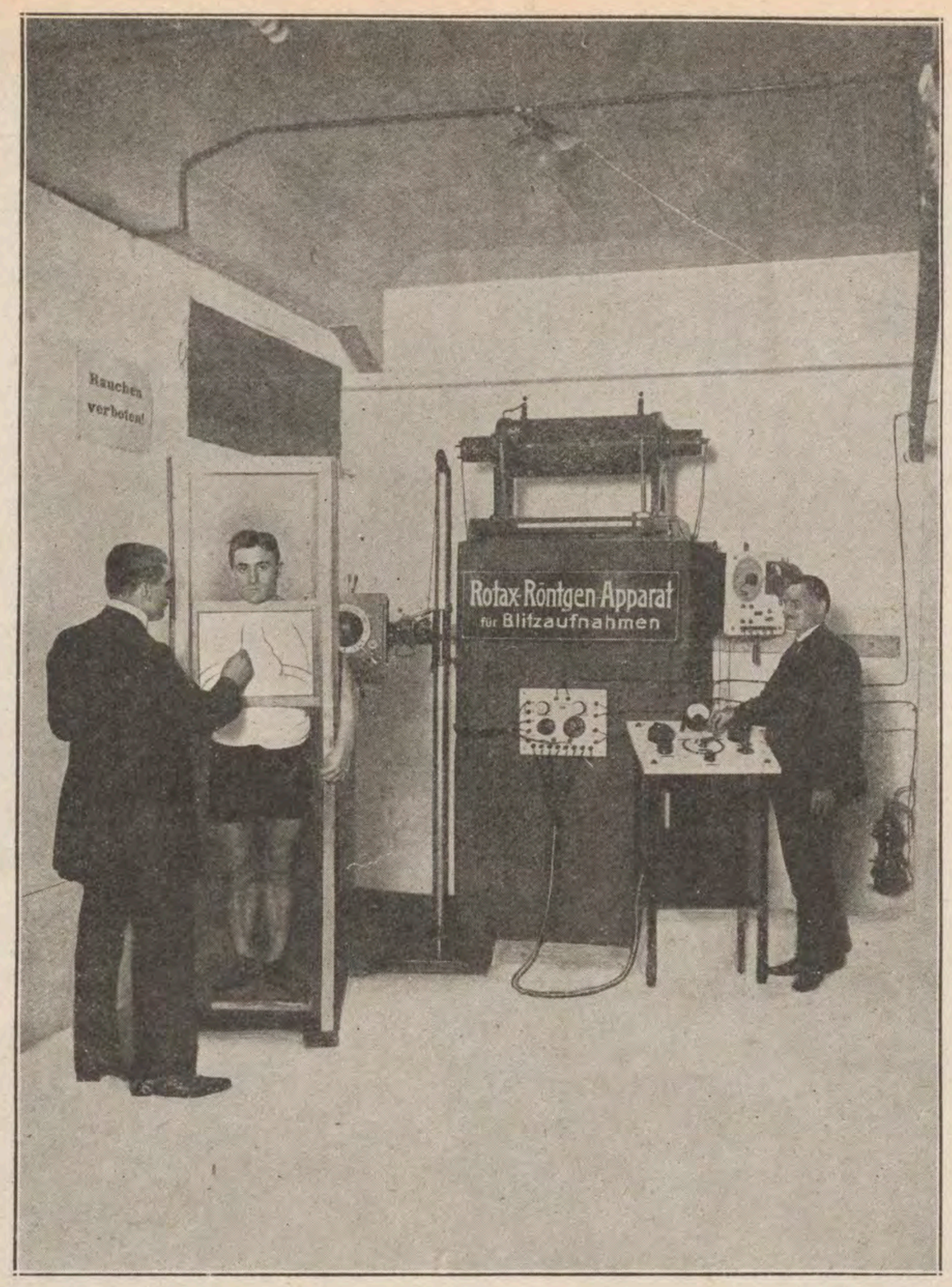
Nous avons dit, d'autre part, comment l'Union vélocipédique de France, en présence de la victoire de nos couleurs aux Six-Jours de Madison Square, prit la décision de disqualifier à vie le champion français.

Nous ignorons l'exacte situation de Marcel Dupuy au point de vue militaire et il ne nous appartient pas d'apprécier si la place d'un athlète capable d'un exploit aussi difficile qu'une victoire dans les Six-Jours n'eût pas été en première ligne dans nos armées. La question ainsi posée ne comporte-t-elle pas, du reste, sa réponse ? Il nous sera du moins permis de nous étonner qu'il ait été nécessaire que la course ait lieu, qu'un champion français y ait pris part et y ait triomphé pour qu'une sanction fût prise à son égard. Dupuy engagé était aussi coupable, au point de vue national, que Dupuy vainqueur et il y eût eu opportunité, à notre avis, à ne pas attendre, pour sévir, le moment où il venait de gagner la couronne de laurier.

LE RECORD DE L'ÉPREUVE

Notons, pour terminer, que le record n'a pas été battu cette année, ni même approché. Il appartient depuis 1908 à l'équipe des deux Américains Mac Farland et Moran qui couvrirent 4.404 kilomètres 868 mètres en six jours.

Le plus bel exploit qui ait été accompli comme endurance depuis leur record fut celui de l'équipe Rutt-Clarke qui triompha à Madison Square en 1909 avec 4.280 kil. 924 et réussit trois semaines plus tard à remporter les Six-Jours de Berlin en couvrant 3.753 kil. 150. C'était, n'est-il pas vrai, la plus belle réponse à faire aux détracteurs des épreuves cyclistes de longue distance, qui estiment qu'elles dépassent les limites de l'endurance humaine et sont susceptibles de ruiner à jamais l'organisme des champions. En 1910, Rutt se classait second, très près de Friol, dans le Grand Prix de Paris.



LES EXPERIENCES DE PHYSIOLOGIE AUTOUR DES SIX-JOURS
Aux Six-Jours de Berlin, en 1911, les médecins procèdent à l'examen physiologique de Stol, vainqueur de l'épreuve avec Rutt, à l'aide des rayons Rœntgen.

QUELQUES SOUVENIRS

LesParisiens se souviennent des émotions qu'ils ont ressenties en assistant au Palais des Sports à deux courses de Six-Jours. A cette époque, l'enthousiasme était à son comble lorsqu'on voyait un beau démarrage, tendant à semer la panique dans le peloton. Où sont ces temps bénis ! Aujourd'hui, on procède de la même façon pour tenter de trouver le point faible de l'ennemi, mais l'ennemi est le Boche et l'épreuve dure plus de 144 heures. Si nous revenons sur les Six-Jours de Paris, c'est pour parler de ses derniers vainqueurs : Léon Hourlier et Léon Comès, les beaux-frères, qui faisaient équipe en course, et furent unis dans la mort.

Tous deux étaient devenus aviateurs et, après un court séjour au camp retranché de Paris, avaient demandé à partir au front dans des escadrilles de bombardement. Comès pilotait un Voisin-canon, Hourlier un Voisin ordinaire. Tous deux se signalaient par de très beaux exploits; Comès, notamment, obligeant un avion ennemi à descendre désemparé et Hourlier soutenant à diverses reprises de victorieux assauts contre des chasseurs attachés à sa perte. Un jour, Hourlier va rendre visite à Comès à son escadrille. Celui-ci veut ramener son beau-frère à son terrain. Habitué à l'avion-canon, il fait une fausse manœuvre sur l'appareil de bombardement. Le biplan tombe, s'écrase : ainsi disparurent deux de nos coureurs les plus justement populaires.

J. D.

WALTER RUTT

Le champion allemand triompha, en 1907, avec Stol, et, en 1909, avec Clarke, dans les Six-Jours de New-York; il remporta les Six-Jours de Berlin en 1909 et 1911.

MAC FARLAND ET MORAN

Détiennent le record de la distance parcourue en 144 heures, depuis leur victoire à Madison Square, en 1908, où ils couvrirent 4.404 kilom. 868 m.

WALTHOUR

Le champion américain de fond a gagné les Six-Jours de New-York en 1909 et en 1903 : la première fois, avec Mac Eachern comme équipier; la seconde, avec Munroë.

L'OMBRE DE BOUIN SUIT KEYSER

Jacques Keyser, depuis la disparition du glorieux Bouin, ne peut trouver son égal. Il vient encore de triompher sans difficulté dans la Coupe Nationale.

KEYSER GAGNE LA COUPE NATIONALE DE CROSS COUNTRY

DISPUTÉE en une série de parcours, courses d'hiver avec addition de points, la Coupe Nationale, dont la formule a été discutée, a été gagnée aisément par le rival de Bouin, Keyser.

Cette saison monotone, où Keyser n'eut jamais l'angoisse de sentir la victoire lui échapper, nous a fait regretter encore plus amèrement la mort au Champ d'honneur de notre grand champion Jean Bouin. Jacques Keyser, — qui, Hollandais d'origine, fit de la France sa patrie d'adoption et combattit pour elle, — eût souhaité, nous en sommes sûrs, sentir la menace de la foulée du recordman du monde, ainsi qu'elle est évoquée ici, tenter de lui ravir sa victoire, si ses vœux avaient pu faire revivre, sur la route déserte où il terminait seul, le grand disparu.

LA BOXE EN AMÉRIQUE

Par J. M.

QUELQUES CHANGEMENTS DANS LA BOXE. — KID WILLIAMS EST BATTU PAR PETE HERMAN. — LES DARCY S'EXHIBE. JESS WILLARD SE REPOSE

BILLY MISKE

Par sa récente victoire sur Charley Weinert, Billy Miske revendique le titre de champion d'Amérique des poids mi-lourds.

Et tandis que la guerre est pour nous le seul sport auquel nous soyons conviés, en Amérique la boxe continue à remporter le succès que l'état des affaires extérieures va peut-être refroidir malgré tout. Nous passerons en revue les principaux faits du noble art en ces derniers temps.

Un champion du monde a été battu. Kid Williams, détenteur du titre des poids coqs, a été vaincu en 20 rounds aux points par Pete Herman, de la Nouvelle-Orléans. C'est Kid Williams qui avait obtenu une décision sur Charles Ledoux, le 16 juillet 1913. Le Français était en pourparlers avec lui, au moment où éclata la guerre, pour lui disputer le titre. Aujourd'hui, Ledoux est sergent d'infanterie, dans la tranchée, et Kid Williams a été dépossédé. S'il n'y avait pas eu la guerre, le titre aurait sans doute changé de détenteur, mais au profit du grand champion Ledoux.

Quelques mois avant la rencontre décisive, Pete Herman avait fait si belle contenance contre Kid Williams dans un « no decision » de 10 rounds, qu'une revanche avec verdict avait été négociée. Herman, malgré sa valeur, était l'outsider. C'est le 9 janvier dernier, à la Nouvelle-Orléans, que se disputa la rencontre. Selon les journaux, le vainqueur eut neuf reprises à son crédit, les autres se terminant par un jeu égal. Au cinquième round, Williams était étourdi par un direct à la mâchoire et allait à terre pendant deux secondes. Herman mettait à profit cet avantage et empêchait son adversaire de reprendre possession de ses moyens. A la fin du douzième round, celui qui allait perdre son titre retournait au tapis.

UNE VICTOIRE DE DARCY

L'Australien Les Darcy photographié avec Buck Crouse, de Pittsburg, avant leur match que remporta le champion des Antipodes.

Un hook du droit à la mâchoire l'étalait sur le dos au moment où il s'élançait pour attaquer. Il ne faut pas croire cependant que Williams fut battu sans opposer une belle résistance. Il fit même très belle impression au cours de plusieurs reprises. Néanmoins aucun de ses coups ne fut capable d'ébranler son adversaire, malgré ses furieuses rentrées au cœur et aux reins auxquelles Herman mettait habilement fin par des clinches savants.

Les coups favoris de Williams consistaient en des directs sous le cœur, des hooks du gauche au corps et des swings du droit aux reins. Il n'en manqua pas un seul. Herman, lui, se contentait du fameux « une, deux » que nous enseigna Willie Lewis, de hooks du gauche suivis de swings du droit à la mâchoire. Ce sont ces attaques efficaces qui envoyèrent au sol le champion, dont l'œil gauche était tuméfié, les lèvres coupées et la bouche pleine de sang.

Dans la catégorie des poids lourds, un homme semble s'imposer pour fournir un adversaire au nouveau champion Jess Willard. C'est Fred Fulton qui vient notamment de knock-outer en un round Tom Cowler. En deux minutes, la rencontre était terminée. Avant d'opposer à Willard ce nouvel espoir, on le mettra sans doute en présence de Frank Moran, en 40 rounds, à Cuba.

Parmi les poids mi-lourds, c'est Billy Miske, de Saint-Paul, qui semble le meilleur. Le 12 janvier, notamment, il triompha de Charley Weinert dans un combat qui semblait, par la vitesse du jeu, être celui de deux poids légers.

Tels sont à peu près les hommes nouveaux dans le ring américain. Les Darcy est enfin arrivé aux Etats-Unis. Sa publicité avait été préparée avec art. Un jour, on annonçait qu'il avait décidé de rester en Australie, une autre fois il avait signé un engagement comme aviateur dans l'armée alliée, puis on prétendait qu'il s'était embarqué, qu'on était sans nouvelles et qu'il avait dû être torpillé. En un mot tous les raffinements de la réclame furent employés.

En Amérique, on supposait qu'il allait combattre ! Quelle curieuse idée ! Il n'en est pas question. Les Darcy va commencer par faire des tournées de music-hall, donner des exhibitions, puis peut-être un jour, quand les Américains seront las de ces pérégrinations hors ring, se décidera-t-il à mettre les gants. En attendant, il affirme qu'il ne veut pour le moment qu'un adversaire, Georges Carpentier. Dame ! il ne refuse pas de boxer, mais il n'acceptera que Carpentier. Comme c'est simple !

Il a été question de demander au ministère de la Guerre l'autorisation de laisser notre glorieux boxeur aller disputer un match à New-York au profit de la Croix-Rouge. Ce bruit prit de la consistance, car pendant longtemps on vit Carpentier à Paris avec Navarre. Mais il ne semblait pas s'entraîner. Je ne pense pas que le gouvernement, même pour un match de charité, donne au champion la permission d'aller outre-Atlantique, sans quoi chaque représentant de valeur de chaque sport serait autorisé à faire valoir les mêmes droits. C'est d'ailleurs regrettable, car il aurait été intéressant de se rendre compte si la guerre était favorable ou néfaste aux boxeurs-aviateurs. Je n'ose répondre par la négative, mais j'ai peur cependant que la vie de pilote ne soit pas excellente pour un athlète astreint à un régime très strict. Et je crois que dans la tranchée, Ledoux perdra moins que Carpentier dans les airs. Puisse l'avenir nous donner une réponse à cet intéressant problème.

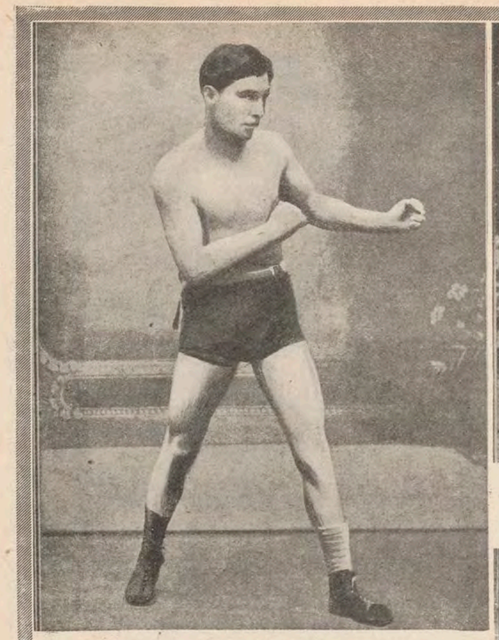
A défaut de boxeurs français, l'Amérique possède en ce moment le champion suisse Badoud qui se heurte parfois avec succès aux meilleurs hommes de sa catégorie. Lorsqu'il reviendra parmi nous après les hostilités, lui qui était déjà très redoutable sera sans doute invincible. Il aura été le profiteur de la guerre. Il a battu aux points Billy Kramer, knock-outé Frank West, fait match nul avec Kid Alberts, il a été vaincu

FRED FULTON

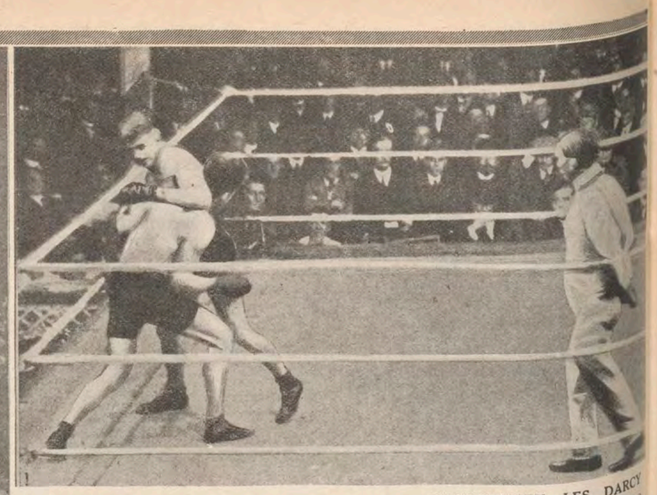
Fred Fulton, qui vient de triompher de Tom Cowle, désire rencontrer Jess Willard pour le titre de champion du monde.

LES DEUX FRÈRES GIBBONS

Mike Gibbons est un habile joueur de golf, ce sport faisant partie de son entraînement.



JACK BRITTON
Jack Britton est considéré comme le champion du monde des poids mi-moyens. Il a battu récemment l'excellent boxeur Ted Lewis.



L'AUSTRALIEN LES DARCY
Les Darcy, le grand champion des poids moyens Australien, à la suite d'une longue série de victoires remportées sur des boxeurs de valeur américaine, a fini par s'embarquer pour aller tenter l'aventure aux Etats-Unis. Il gagna

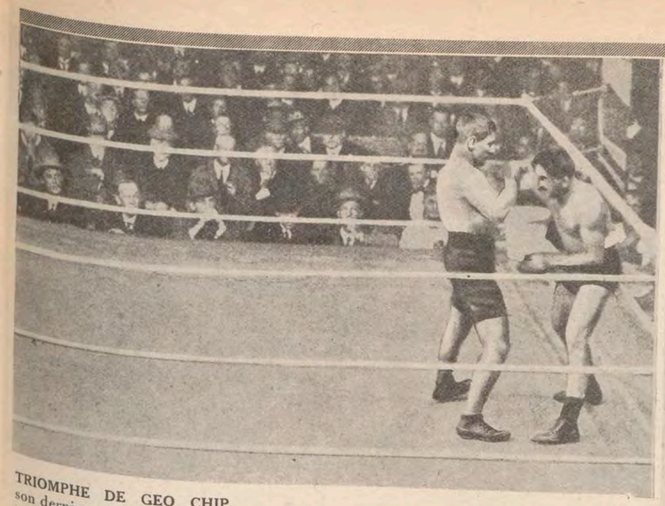
ZULU KID
L'Italo-Américain Zulu Kid qui a été battu par knock-out en 11 rounds par le poids mouche Jimmy Wilde.

FREDDY WELSH S'ENTRAINE
L'Anglais Freddy Welsh, champion du monde des poids légers, s'entraînant en vue de son match contre Charley White.

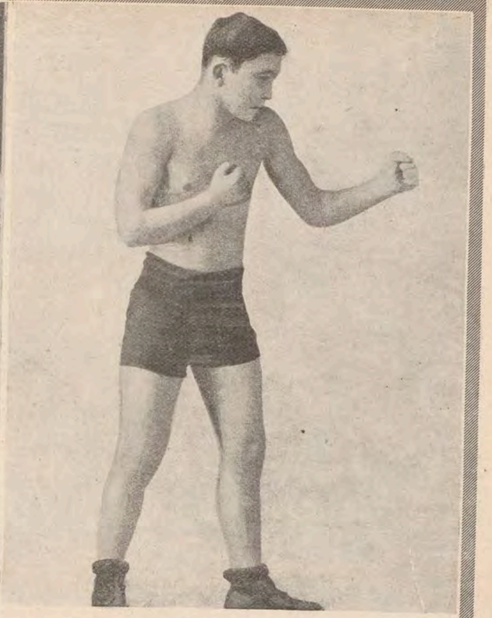
par Marty Cross et Jack Britton. Dans tous les cas, il est très populaire et combat jusqu'à trois fois en une semaine.

Nous terminerons cette revue rapide en parlant de deux matches qui se sont disputés au Stadium d'Hosborne, à Londres. Dans l'un Bombardier Wells a montré que le régiment ne lui avait rien retiré de ses qualités, envoyant sept fois au sol en deux rounds son adversaire le Sergent Voyles qui vit, avec une certaine satisfaction sans doute, arrêter le combat avant la fin de la seconde reprise.

L'autre rencontre était plus intéressante. Elle mettait aux prises la merveille anglaise

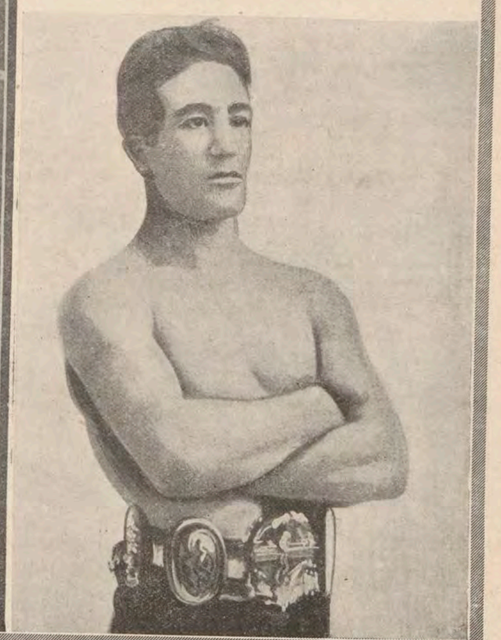


TRIOMPHE DE GEO CHIP
son dernier match en Australie sur Geo Chip, le vainqueur de Frank Klauss, qu'il knock-outa en neuf reprises. Une fois en Amérique il semble plus désireux de gagner de l'argent en exhibitions qu'en combats.



JIMMY ERTLE
Ertle réclamait le titre de champion du monde à la suite de sa victoire sur Williams disqualifié. Maintenant il devrait donc rencontrer Herman

UNE FEMME MANAGER
Miss Elisabeth Tucker est l'habile manager de son frère qu'elle seconde dans tous ses matches. On la voit à côté de lui lors de sa victoire sur Harry Atnood.



JOHNNY DUNDEE
Johnny Dundee est considéré comme l'un des plus remarquables boxeurs d'Amérique parmi les poids légers.

des poids mouches Jimmy Wilde et l'Américain, d'origine italienne, Young Zulu Kid.

A la onzième reprise, Jimmy Wilde triompha de Zulu Kid par knock-out. Celui-ci fut courageux au possible devant l'avalanche de directs et d'uppercuts, mais il ne put à aucun instant donner la réplique à son remarquable adversaire.

Et maintenant, abandonnons le ring, rappelons-nous les émotions de jadis, songeons à celles de l'avenir et pressons-nous autour des cordes (barbelées), les seules qui comptent pour nous en ce moment et derrière lesquelles il se passe quelque chose.

J. M.

QUELLE EST L'INFLUENCE DE LA GUERRE SUR LA FORME?

Opinions de Marcel BERTHET, DUCASSE, MANNEVAL et Lucien PETIT-BRETON

LA FORME EST LE RENDEMENT LE MEILLEUR D'UN ENTRAINEMENT MÉTHODIQUE DE TOUS LES INSTANTS. LA TACHE DE DEMAIN

Voici bientôt trois ans, un soir d'été qu'aucun de nous jamais ne pourra oublier, en même temps que dans les mairies de toutes les communes paraissait l'affiche de mobilisation, le tocsin de tous les villages appelait la nation aux armes.

Il y eut la ruée de tout un peuple en rase campagne, à la guerre de mouvement où notre enthousiasme se poursuivit jusqu'à l'épuisement. Ce fut bref et tragique, puis les armées s'incrustèrent au sol et durant des mois, sur place, l'endurance à la fatigue, aux privations, au froid, à la boue, créa une monotonie d'héroïsme dont la souffrance n'est pas encore terminée.

Ceux qui sont tombés, pendant ces trois années, sont innombrables et la victoire prochaine sera faite de leur sacrifice. Mais il ne peut être fécond qu'autant que le pays, qui a payé de son sang, sans compter, l'intégrité de son sol, aura préparer l'avenir immédiat, la France de Demain.

C'est la tâche de tous, c'est notre tâche. Notre France aura la force, la richesse de sang, d'énergie et de muscles que sauront lui donner ses éducateurs.

Ils sont de deux sortes,— nous le disions, et la guerre l'a enfin prouvé à la nation qui l'oubliait,— les instituteurs, les athlètes, ceux qui sèment la science et les idées, ceux qui, par l'exemple et par l'enseignement, rendent la race vigoureuse comme un chêne.

Il ne nous appartient pas de nous immiscer dans le rôle des premiers, mais aux autres, à nos champions, à nos rois du sport, à nos ténors du muscle qui auront la glorieuse, la patriotique mission de sauvegarder la race et de préparer la force de nos fils, il nous a semblé indispensable de demander quelle influence avait pu avoir sur eux et sur leur tâche de demain la Grande Epreuve *qu'ils ont depuis trois ans si vaillamment disputée.*

Boxeurs, cyclistes, professeurs de culture physique, coureurs à pied, gymnastes, nous demandons à tous :

Quelle influence a eue la guerre sur votre forme?

MARCEL BERTHET

Le champion cycliste Marcel Berthet, dont on n'a pas oublié le duel fantastique avec Oscar Egg, pour le record du monde de l'heure sans entraîneurs, qu'il détint en 1907 avec 41 kilom. 620, puis en 1912 avec 43 kilom. 250, puis avec 43 kilom. 775, nous envoie du front, où il accomplit vaillamment son devoir de soldat depuis le début de la guerre, la réponse suivante :

Fin juillet 1914, tous les sportifs militants étaient en grande activité. Le cyclisme battait son plein. Les « Tours de France » venaient de terminer la grande randonnée ; tant en France qu'à l'Etranger, les « pistards » se produisaient dans les courses dominicales et les réunions nocturnes ; en Belgique, il n'était pas rare de courir trois fois la semaine ; Oscar Egg et moi en étions encore à nous disputer le record du monde de l'heure.

Si bien que le jeudi précédant la mobilisation générale, une épreuve de cent kilomètres, par équipes, disputée au vélodrome Buffalo, donna lieu à une lutte extraordinaire entre les plus fameux teams d'alors, mais devant un public froid, peu enthousiaste. Oscar Egg, Octave Lapize et moi étions perplexes au reçu d'une dépêche impérative nous réclamant à l'Olympia Park de Berlin où nous avions contracté pour le dimanche. Déjà, les événements diplomatiques hantaient les cerveaux.

De toutes ces mécaniques humaines, qu'est-il advenu ? Qu'en reste-t-il ?

Quantité des meilleurs champions sont tombés au Champ d'honneur. Parmi toutes les corporations sportives, celle des « coureurs cyclistes » est, certes, une des plus éprouvées : Faber, Engel, Hourlier, Comès, Friol et combien d'autres victimes du devoir avaient transformé leur belle combativité sportive en combativité guerrière. Il a été dit bien peu de choses au sujet de la disparition de mon pauvre camarade et ami, Emile Engel. Comme c'était tout au début, longtemps on conserva l'espoir qu'il n'était que prisonnier. Nouvellement arrivé il aurait surpris bien des sportsmen comme il avait déjà étonné ses adversaires. Jamais, au cours de ma carrière sportive, je n'avais rencontré un athlète mieux doué. Vitesse, demi-fond, fond, grand-fond, route, dans tous les genres Emile Engel excellait.

Qui ne se souvient des derniers Six-Jours de Paris où la vieille Europe eut à lutter contre les merveilleux spécialistes américains et australiens auxquels s'étaient adjoints les Allemands Walter Rutt et Lorenz? Grâce à Emile Engel, la première place revint à Hourlier-Comès ! Pauvres disparus!

A l'aide des impressions des amis, des camarades rencontrés au hasard des pérégrinations militaires, des renseignements puisés à source certaine, enfin, de ce que j'ai fait et ressenti, je me crois autorisé à aborder un sujet qui n'a pas encore été traité depuis que les événements ont bouleversé notre saine existence sportive :

L'INFLUENCE DE LA GUERRE SUR LA FORME

Actuellement, il ne peut être question de « forme ». La « forme » étant le rendement le meilleur, et la conséquence d'un entraînement méthodique de tous les instants, d'un régime, de privations de toutes natures desquels il ne faut pas s'écarter, il existe donc une sensible différence entre entretenir la forme, possibilité d'avant-guerre, et faire de l'entraînement, difficulté d'aujourd'hui.

En attendant une ère plus favorable, les

MARCEL BERTHET

Spécialiste des courses derrière tandems et du record de l'heure sans entraîneur.

AVIATEUR

Marcel Berthet est devenu l'un de nos plus courageux aviateurs de reconnaissances.

sportifs, dans le sens exact du terme, — ceux qui aiment le sport et s'y adonnent dans la mesure des circonstances de l'heure, — ceux-là ont été dans l'obligation d'adopter des règles d'entraînement en rapport avec le moment. S'entraîne celui qui ne perd pas l'habitude de l'effort et, par des sudations, évite autant que possible *de prendre du poids*. Plus tard, il retrouvera une souplesse, une puissance de muscles, des poumons respirant largement et il n'aura plus qu'à les cultiver à nouveau au gré de son sport et sous une forme plus précise.

Car il est facile de déduire que tous les sports, quels qu'ils soient, peuvent être traités pareillement.

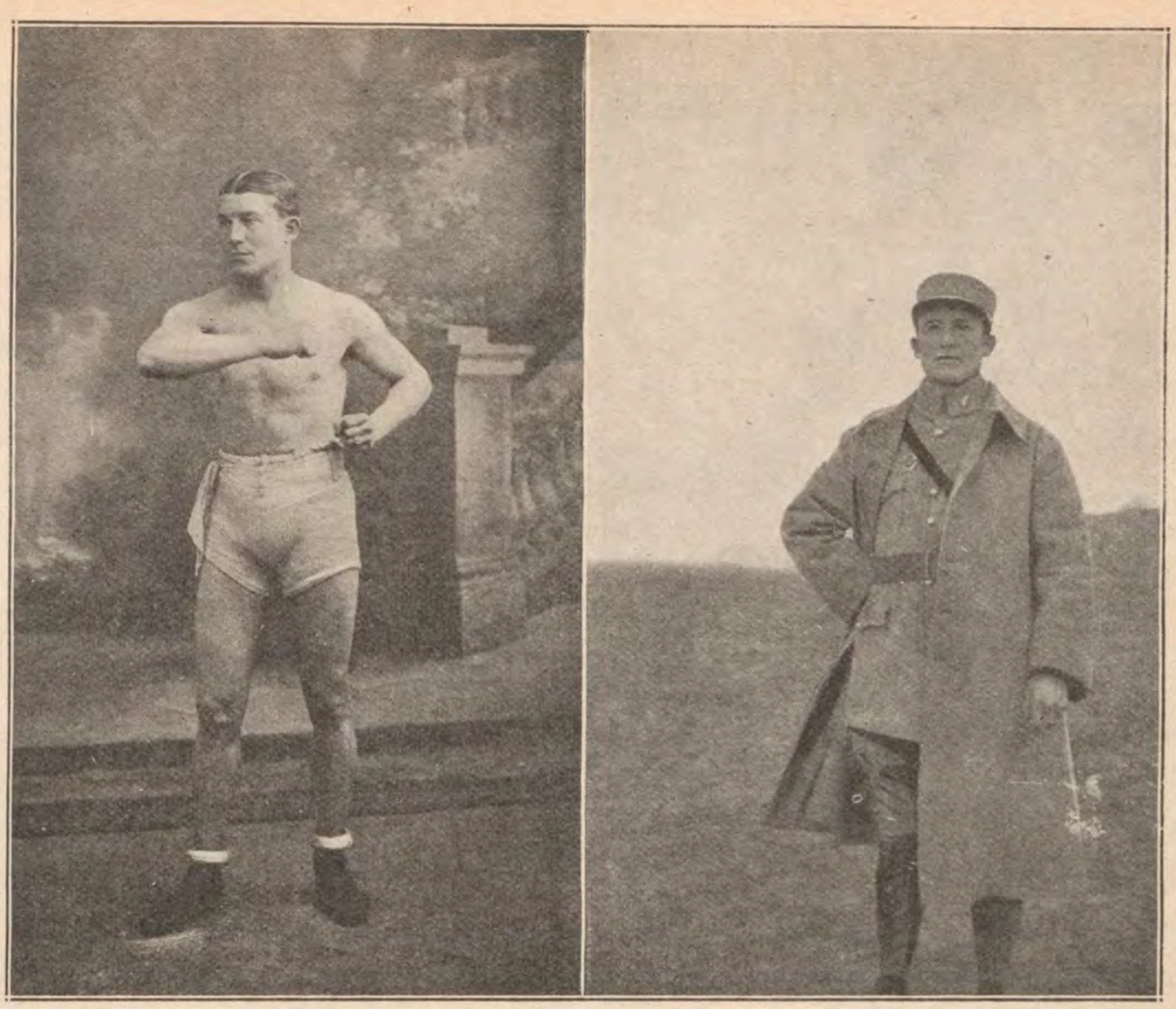
Combien d'athlètes d'avant-guerre reverra-t-on plus tard ? Celui qui est resté inactif et ne s'est jamais plus livré à quelques exercices sportifs, retrouvera-t-il ses moyens d'antan ?

On m'a cité un routier célèbre qui pesait moins de 70 kilos avant la guerre, et qui, aujourd'hui, frise les 100 kilos !

Pour les cyclistes militaires qui roulent par tous les temps et abattent quotidiennement un nombre respectable de kilomètres, ceux-là auront peu à faire pour obtenir la forme, puisqu'ils s'entraînent obligatoirement.

Et pour terminer mes réflexions, mon jugement sur le sport en général, le cyclisme en particulier, je prétends que tous ceux qui auront eu la volonté de faire du sport *sous n'importe quelle forme*, que ce soit football, course à pied, bicyclette, ceux-là seront nettement avantagés sur les paresseux qui risquent fort de ne jamais redevenir ce qu'ils étaient avant la guerre.

Le sport futur subira une dépression sensible. Les champions de jadis resteront les champions de demain, mais pendant un certain temps leurs performances seront nettement inférieures en raison d'une longue, trop longue période durant laquelle l'incertitude du lendemain, l'état psychologique de chacun, le manque d'épreuves qui renseignent et attisent les compétitions, sont autant de raisons indiscutables qui ont prise sur la qualité la plus grande, sur l'athlète le meilleur.



LE MARÉCHAL DES LOGIS VIRAULT-DUCASSE
Champion du monde de boxe française et pilote d'avion de nuit.

Ceux qui n'auront pas subi cet arrêt forcé mettront facilement en échec ceux qui ont sacrifié plusieurs années de leur jeunesse pour défendre la Grande Cause. Puissent les années futures compenser ces belles années qu'il ne faut pas regretter, puisque cette Grande Cause a été vaillamment, victorieusement défendue.

MARCEL BERTHET.

DUCASSE ET MANNEVAL

Deux pilotes inséparables. L'aviation, dans cette guerre où tout effort se fait coude à coude, constitue l'exception d'un sport de combat dans l'isolement. Les amitiés n'y sont pas dictées par les circonstances ; elles se choisissent.

C'est ainsi que je les ai trouvés réunis, au coin d'un hangar, à deviser près d'un appareil.

Boxeurs tous deux, puis cavaliers au début de la guerre et maintenant pilotes, *Ducasse*, champion du monde de boxe française, cinq fois champion de France de boxe anglaise, champion militaire, détenteur de la Ceinture du National Sporting Club, et *Manneval*, professeur de culture physique et boxeur amateur, vivent leur destin de combattants, côte à côte.

— L'influence de la guerre sur la forme ? Si c'est pour la vitesse de jambes, la mobilité, la rapidité du boxeur, tu peux dire qu'elle est franchement mauvaise, m'ont-ils déclaré tous deux.

Et Ducasse ajouta :

— En escrime, lorsqu'on n'a pas pratiqué depuis longtemps, on conserve, tu le sais, le sens des phrases et l'instinct de la riposte, mais la main n'y est plus. Le fer adverse échappe toujours au vôtre. Vous arrivez trop tard ; vos réflexes ne sont pas entraînés. Il en est de même en boxe. La guerre, pour le sport, c'est la période d'interruption d'entraînement, elle a les avantages et les inconvénients du repos.

Si l'on se maintient en régime de culture physique, la trêve est salutaire car c'est un temps où les tissus se reconstituent, où les poumons se renouvellent et se fortifient.

— Tout le danger, souligne Manneval, est dans le laisser-aller. Trois ans de repos cela risque de faire de vous un rentier du sport. Si vous vous laissez aller à abandonner peu à peu un régime d'hygiène stricte, abstention de vin, de tabac et d'alcool, si vous renoncez à un programme minimum de culture physique, c'en est fait, le poids vous envahit, le souffle s'en va.

Heureusement, parmi les fervents de l'athlétisme, il n'y a guère de ces rentiers-là. Si l'intellectuel est avant tout une activité de cerveau, le sportif, c'est l'habitude d'agir, de vouloir, de se discipliner. Et les réflexes arrivent à se fondre en vous si intimement qu'ils vous donnent des règles de vie.

— C'est au point que tout devient sport pour nous. C'est si vrai que je me souviens,

L'ADJUDANT MANNEVAL
Tour à tour professeur de culture physique, boxeur, sous-officier de cavalerie et pilote.

PETIT-BRETON COUREUR
Le populaire coureur, triomphateur de tant d'épreuves classiques, spécialiste du Tour de France.

raconte Ducasse, en être venu aux premiers mois de la guerre à considérer le pansage de mon cheval comme une manière de culture physique. Je maniais l'étrille en cadence en graduant mon souffle et en alternant le jeu des muscles.

— Il y a eu aussi les jours où nous étions bûcherons, ajoute Manneval. On ne peut s'imaginer tout ce qu'il y a d'athlétisme en réserve dans les gestes d'un métier pénible.

Chaque tâche, chaque mission, c'est de l'exercice, cela se mesure en longueur ou en temps, et l'on se crée autant d'épreuves où mesurer sa résistance physique et sa volonté. Il y a eu des nuits que j'ai passées, comme éclaireur d'infanterie, avec mon cheval à la remorque à travers champs, où l'épuisement d'heure en heure me faisait vivre un duel passionnant entre ma fatigue et mon énergie.

Puis la guerre de tranchées nous immobilisa. Elle est morne, mais elle n'est pas sans ressources. J'ai souvenir du sac de sable que nous eûmes tôt fait d'organiser avec une toile de tente pour notre entraînement de boxeurs. Aux jours de repos, encore, dans une clairière, sous la présidence de notre général de brigade, nous avions organisé une piste de course à pied et même un parcours de concours hippique, avec les cinq obstacles. J'ai passé là, à quelques kilomètres des lignes, des heures délicieuses et salutaires.

Ailleurs, dans une salle de ferme, nous avions nos sacs de sable, notre punching, et de rudimentaires appareils à douches.

— Il faut surtout, conclut Ducasse, de la volonté. Un sportif en a toujours. On se crée un régime avec lequel on ne transige pas et l'on réussit à se maintenir au minimum de condition. C'est, au demeurant, une règle d'hygiène essentielle et c'est de plus un devoir pour l'athlète.

Te souviens-tu du mot si profond que prononçait l'un des plus grands coureurs à pied que la France a connus, lorsqu'il abandonna le sport, l'âge venu, pour le commerce. « Il me semble, disait-il, que maintenant tous les rouages sont rouillés, que le sang n'est ni clair ni pur, que mille impuretés sont stagnantes dans tout mon être. Je suis gâté, comme un fruit vieilli en chambre close à côté d'un fruit sain de plein vent. »

L'entraînement minimum nous conservera en pleine sève. Je suis sûr que tout athlète digne de ce nom aura su garder pendant la guerre sa discipline de vie et qu'une fois la paix survenue il y aura la même différence entre le sportif et l'endormi, l'athlète et le sybarite. L'entraînement, en peu de temps, fera le reste.

LUCIEN PETIT-BRETON

Le célèbre champion cycliste aussi fameux sur route que sur piste, *Lucien Petit-Breton*, est au front depuis deux ans comme automobiliste. Bien souvent il fut en péril et fut l'un des vaillants qui vinrent au secours de nos troupes au moment de l'offensive sur Verdun. Son opinion était intéressante à connaître :

— Je ne pense pas que la guerre ait été mauvaise pour la plupart d'entre nous. Regardez, lorsque des courses ont été organisées en plein air derrière tandems, mettant aux prises des coureurs-soldats, leurs temps ont été à peu de chose près les mêmes qu'à l'époque bénie de la paix. Et il faut bien se dire que les équipes d'entraîneurs étaient inférieures à celles d'autrefois.

Je crois que certains sports souffriront de la guerre, mais pour d'autres, celle-ci n'aura qu'une influence relative sur la forme. Parfois cette influence sera même salutaire. Les hommes auront appris à souffrir davantage. Leur énergie, leur ténacité, leur stoïcisme augmenteront. Au moment où le moral les engagera à « laisser ça là », ils se rappelleront les souffrances de la tranchée et retrouveront des forces nouvelles.

Lorsque la paix arrivera, tous seront si contents de vivre sans contrainte, sans arrière-pensée que tout semblera simple et facile. Le cyclisme connaîtra alors une période heureuse et brillante. Les vieux indiqueront la route aux jeunes et seront peut-être plus tôt qu'ils ne le désireraient obligés de baisser pavillon et de se retirer, mais le sport lui-même ne souffrira pas, au contraire.

Celui qui a vécu la vie du vrai soldat ne peut dire qu'elle n'est pas saine pour le corps. Evidemment l'homme qui se laisse aller, qui est envahi par le cafard, qui ne fait pas la toilette de ses muscles par un travail approprié, celui-là sera toujours un incapable, mais croyez-vous qu'il aurait fait un champion sans la guerre ?

Lorsque, au milieu de l'été 1913, la *Vie au Grand Air*, toujours soucieuse des enseignements précis sur les problèmes essentiels du sport, faisait paraître un numéro spécial sur l'entraînement, j'avais eu l'occasion d'y déclarer, au sujet du cyclisme, que l'atout indispensable pour être champion est d'avoir de « *la qualité, beaucoup de qualité, au physique comme au moral* ». C'était là une vérité éternelle, à laquelle la guerre ne pouvait rien changer.

La *qualité physique*, au cours de cette terrible épreuve d'endurance qui met aux prises, depuis trois ans, des millions d'hommes, n'a pas subi d'irrémédiables atteintes. Certes le régime alimentaire qui nous est imposé à nous convient plus ou moins bien à chaque tempérament, mais nous avons une dure école d'exercices au grand air, une discipline d'entraînement à la souffrance qui ne peuvent qu'aguerrir les individualités les mieux trempées, celles qui sont les pépinières de champions.

Si ingrates, si monotones que soient les épreuves de cette vie de tranchées, parmi les intempéries, il faut bien se dire qu'elles trouvent dans les sportifs des êtres singulièrement préparés, par la rigidité et la minutie de leurs programmes d'entraînement, qu'ils observaient religieusement durant des mois, à toutes les disciplines pénibles de la guerre de positions. Ils la supportent mieux et ils souffrent moins que tout autre, grâce à leur qualité physique.

PETIT-BRETON SOLDAT
Lucien Petit-Breton est sur le front de Champagne où il est conducteur dans les convois automobiles.

La *qualité morale*, dans notre vie du front, aura eu une importance encore plus prédominante. Savoir vouloir, face au danger, peut être une qualité instinctive, une force de tempérament, et j'ai vu soudain les moins doués se conduire vaillamment, en héros. Mais savoir vouloir toujours, au long des heures, des semaines et des mois, que ce soit pour organiser son régime nutritif, ses méthodes d'assouplissement corporel, sa santé physique, sa « condition de pur-sang humain », c'est une tâche qui nécessite des qualités morales très rares, et que l'on ne voit réunies que chez les champions. Ceux qui reviendront de cette guerre et que l'on verra, sur les pistes, dans les courses sur route, comme aux champs d'athlétisme ou sur le ring, triompher des autres « poilus » qui auront combattu comme eux, ceux-là, soyez-en sûrs, avaient les qualités physiques et les qualités morales du champion.

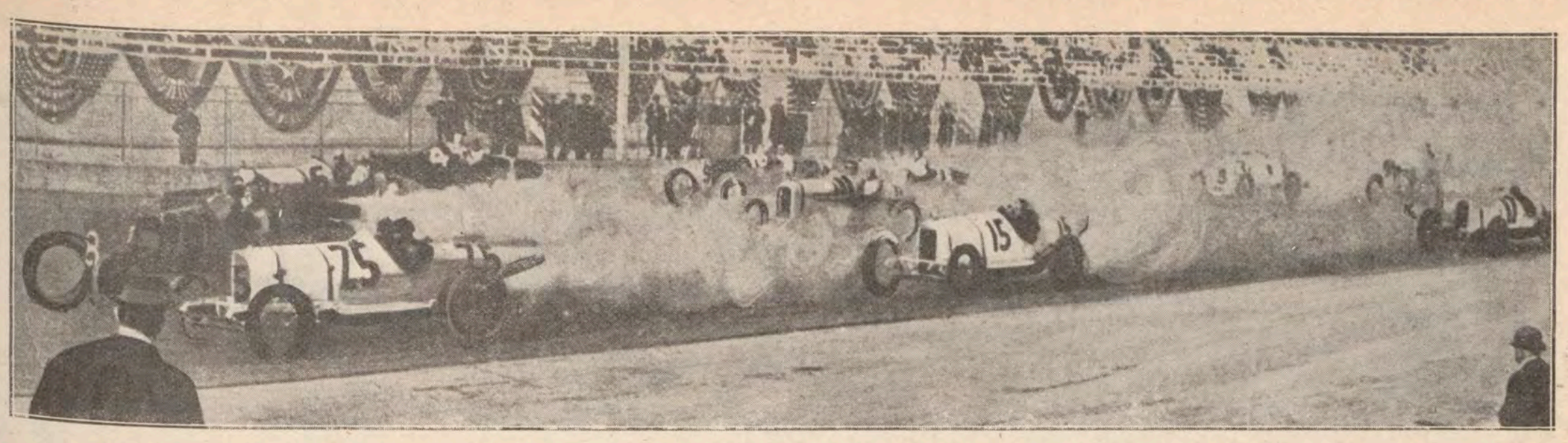
C'est, pendant une guerre de trois ans, une forme précieuse du courage, que de se maintenir apte à triompher dans les épreuves sportives prochaines tout en jouant vaillamment son rôle, face à l'ennemi.

Avouons qu'aux « Tour de France » de demain, lorsqu'on verra les successeurs de Pottier et de Faber se disputer la victoire sur les 4000 kilomètres de la course aux multiples péripéties, on s'étonnera moins de leurs prodiges d'endurance en se souvenant de l'épreuve de Trois Ans qu'ils ont disputée pour défendre les couleurs de la Nation. Aucun championnat ne saura jamais faire oublier celui-là.

A quand l'ascension du Galibier ou du col du Tourmalet pour les champions des Hauts de Meuse, des falaises de Vimy ou de l'Hartmansviller ?

Hélas ! à la reprise des vélodromes, combien d'entre nous auront disparu qui étaient la gloire de notre sport et ce n'est pas sans une sincère tristesse que je rends hommage à la mémoire, notamment, de Faber, Engel, Hourlier, Comès, Friol, tombés au Champ d'honneur.

Lucien PETIT-BRETON.



Le départ du Harkness Gold Trophy, gagné par John Aitken.

LES AS DE L'AUTOMOBILE EN AMÉRIQUE

Sur cette photographie sont réunis les meilleurs champions de l'automobile actuellement en Amérique. Ce sont, de gauche à droite : Eddie Rickenbacher, Dario Resta, Ralph de Palma et Johnny Aitken.

LE CHAMPIONNAT D'AUTOMOBILE

C'est l'Italien Dario Resta qui s'est attribué, en 1916, le titre de champion d'Amérique automobile. Ses principales victoires furent : la Coupe internationale d'Indianapolis (300 miles), le 30 mai ; le Derby de Chicago (300 miles), le 11 juin ; le Grand Prix d'Omaha (150 miles), le 15 juillet ; le Grand Prix de Chicago (50 miles), le 19 août ; le « Grand American » de Chicago (250 miles), le 14 octobre ; la Coupe Vanderbilt (294 miles), le 16 novembre. Ces six courses, qui représentent 2.082 kilomètres, ont rapporté à Resta 222.000 francs d'argent public, sans compter moult objets d'art et trophées. Ces gains mettent le kilomètre à 166 francs et ont demandé à leur héros 14 h. 24 m. de travail : chaque seconde a rapporté plus de 0 fr. 40 à celui-ci. On ne peut pas dire que, pour tous, « c'est la guerre ! » Dario Resta arrive premier du classement avec 4.100 points, devant Aitken, 2e avec 3.440 points, vainqueur notamment de la « Coney Island Cup » (20 miles), 13 mai ; du Derby de Cincinnati (300 miles), 4 septembre ; des trois épreuves d'Indianapolis (20, 50 et 100 miles), le 9 septembre ; de la Coupe Astor (250 miles), 30 septembre ; du Harkness Trophy (100 miles), 21 octobre ; du Grand Prix de Santa-Monica (403 miles), le 18 novembre. Puis se classent : 3e Rickenbacher, 2.910 points ; 4e Ralph de Palma, 1.790 points ; 5e Cooper, 1.405 points ; 6e d'Alène, 1.120 points ; 7e Milton, 690 points, etc... Notons que Resta et Aitken montent des voitures françaises.

LA VIE AU GRAND AIR

LES RECORDMEN DU MONDE DES SPORTS ATHLÉTIQUES

En haut : *Les recordmen depuis la guerre* : 1. Taipale (Finlandais), lancement du disque avec 47 m. 85; 2. Simpson (Américain), 110 mètres haies en 14 s. 4/5; 3. Beeson (Américain), monde du saut en hauteur avec élan avec 2 m. 01449; 4. Taber (Américain), le mile en 4 m. 12 s. 3/5. En bas : 5. Lippincott (Américain), les 100 mètres en 10 s. 3/5; 6. Drew (Américain), les 100 yards en 9 s. 3/5; 7. Long (Américain), les 400 mètres en 47 s.; 8. Ewry (Américain), le saut en longueur sans élan, avec 3 m. 475; 9. Kolehmainen (Finlandais), les 5.000 mètres en 14 m. 36 s. 3/5; 10. Bouin (Français), l'heure avec 19 kil., 021; 11. Goerhing (Américain), le saut en hauteur sans élan avec 1 m. 675; 12. Gutterson (Américain), le saut en longueur avec élan avec 7 m. 613; 13. Meredith (Américain), les 800 mètres en 1 m. 52 s. 5/10; 14. Ralph Rose (Américain), le lancement du poids avec 15 m. 54; 15. Lemming (Suédois), le lancement du javelot avec 62 m. 32; 16. Wright (Américain), le saut à la perche avec 4 m. 019.

SOUVENIRS SUR JEAN BOUIN

Par Raymond SALADIN

PARMI les pertes terribles que la guerre actuelle a fait subir à l'athlétisme national, celle de Jean Bouin aura été et restera la plus pénible et la plus désolante. La France a perdu en lui le champion des champions et un entraîneur d'hommes incomparable. Sa mort laissera un vide qui jamais ne sera comblé et nous pleurerons toujours en lui non seulement le camarade et l'ami, mais encore le champion qui fit passer en France le plus envié des records, celui de l'heure.

A cette qualité athlétique qu'il possédait à un si haut point et qui fit de longues années durant l'admiration des foules, Jean Bouin alliait les qualités personnelles les plus charmantes. L'homme était conscient de sa valeur, sans forfanterie et sans fausse modestie aucune. A la veille d'une course il disait simplement « Je gagnerai » parce qu'en conscience il en était sûr. A la veille d'un record il fut le seul, avec le champion anglais Shrubb, à pouvoir dire : « Je battrai ce record de tant de mètres », et cela sans se tromper.

Une année, je le rencontrai à Bordeaux, à la réunion donnée à l'occasion du challenge Panajou. Jean Bouin courait une course de 5.000 mètres contre trois coureurs régionaux se relayant. Avant le départ il nous annonça, à peu de chose près, le temps qu'il mettrait à couvrir la distance et il eut la coquetterie de terminer dans le temps annoncé — après avoir

CELUI QUI FUT UN ENTRAINEUR DE BOUIN RAPPELLE LES PROUESSES DU GRAND CHAMPION

RAYMOND SALADIN
Vainqueur des éliminatoires françaises des Jeux Olympiques de Stockholm (relais 1912).

battu de loin ses adversaires. La foule enthousiasmée de son triomphe lui fit une indescriptible ovation à laquelle se joignirent — de tout cœur et très sportivement — ses trois concurrents. Bouin était le type accompli du sportsman. Il était habile à la natation, à la boxe, au cyclisme, à la lutte, aux poids et haltères, et il eut la sagesse de ne se spécialiser qu'une fois que son corps eut atteint le développement et la résistance suffisants pour supporter les efforts violents auxquels il allait le contraindre au cours de sa longue carrière.

En course, l'homme que nous pleurons fut toujours un honnête homme dans l'acception la plus stricte du mot, il n'eut jamais recours aux fraudes, aux doopings, aux combinaisons : sa qualité supérieure, son esprit de droiture et de franchise le mettaient au-dessus de ces vils moyens d'arriver. Il courait, la conscience et le cœur calmes, servi par une volonté inflexible, un effort réfléchi et jamais ralenti, une souplesse extrême et une facilité d'allure unique.

Bouin était enfin un des plus beaux types d'athlètes qu'il nous ait été permis de voir. De taille moyenne, bien proportionné, les épaules larges, le thorax profond et les jambes fines et nerveuses, il était développé tout en harmonie pour un effort coulant, facile, inlassable.

La carrière athlétique de Jean Bouin est une longue suite de victoires, et que ce soit en cross ou sur piste l'homme s'est montré indiscutablement supérieur. Et

LES 5.000 MÈTRES DES JEUX OLYMPIQUES DE STOCKHOLM (1912)
Le passage au second tour. Sur les quinze partants de la finale, dix sont encore groupés. Kolehmainen mène le train. Bouin le suit. Parmi les autres concurrents on reconnaît les Américains Bonhag et Berna, les Canadiens Decoteau et Keeper.

BOUIN BATTU SUR LE POTEAU PAR KOLEHMAINEN

La course de 5.000 mètres des Jeux Olympiques de Stockholm fut l'occasion, entre les champions français et finlandais, d'un duel unique dans les annales du sport. Tandis qu leurs concurrents se livraient à une lutte ardente pour la troisième place, en égalant le précédent record du monde de la distance, Bouin et Kolehmainen, avec plus de 200 mètres d'avance, couvraient les 5.000 mètres en 14 m. 36 s. 3/5, battant le record de plus de 29 secondes!

pourtant, comme chaque athlète, Jean Bouin eut dans sa vie une « période glorieuse », il connut, comme tout champion, le moment où les qualités physiques et morales arrivant à leur apogée permettent au corps le maximum de rendement. Il connut ce moment délicieux où la forme étant à son plus haut point, il semble que nulle prouesse n'est impossible et que les réalisations de la volonté et de l'ambition n'ont plus de limites. Le corps n'est plus que muscles et nerfs, merveilleusement soumis à la force supérieure qui les anime, et répondant sans retard aux sollicitations de la volonté. Le temps est venu où « l'on ne se sent plus courir » et où les adversaires vous semblent petits : c'est le temps des acclamations des foules, des coupes de vermeil, et des records aux souvenirs ineffaçables.

Jean Bouin vécut cette période magnifique d'octobre 1911 à juillet 1913. Si l'on en excepte Kolehmainen sur piste et Jacques Keyser en cross, notre grand champion ne rencontra aucun adversaire digne de lui pendant la période de temps dont nous allons parler. Faute d'adversaires humains, il dut s'attaquer à ces deux formidables ennemis qui s'appellent « le Temps » et « la Distance ». — Il les vainquit.

Dans l'histoire de l'athlétisme on ne rencontre que quatre noms de champions ayant eu la valeur nécessaire pour s'attaquer avec le même succès aux hommes et au temps : ce sont White, Watkins, Shrubb et Bouin. Ils s'attaquèrent tous quatre à ces deux records seulement permis aux champions hors classe : les records de la demi-heure et de l'heure. De White à Bouin pour le record de la demi-heure, ce sont quarante-huit ans d'efforts et de victoires qui ont passé, pour aboutir à la distance que notre champion couvrit le jeudi 16 novembre 1911 sur la piste de Colombes : 9 k. 721 m. Le record était resté imbattu depuis le 11 mai 1863, date à laquelle White avait couvert 9 k. 712 m.

Le record du monde de l'heure, pour avoir été moins long à être battu (1899-1913), n'en est pas moins incomparable et peut être appelé le record des records. Il faut, en effet, pour le battre avoir un courage, une volonté, une persévérance inlassables alliés à une qualité athlétique supérieure.

LES RECORDS DU MONDE DE LA DEMI-HEURE ET DE L'HEURE

Ce sont les deux plus beaux records de Bouin et en remuant ses souvenirs il nous faut revenir sur ces deux exploits :

J'ai eu l'honneur d'être choisi parmi les entraîneurs qui le tirèrent dans son record de la demi-heure et je ne puis rappeler plus fidèlement les impressions que ce record me laissa, qu'en reproduisant ce que j'écrivais dans un journal de l'époque, alors que j'avais encore tout chaud au cœur l'enthousiasme de l'exploit :

« Lorsque nous arrivons à Colombes le vent souffle. Bouin est perplexe. Va-t-il tenter le record de la demi-heure ? Va-t-il simplement faire une exhibition de quelques tours avec ses entraîneurs pour remercier le public de s'être dérangé. L'on décide d'attendre une demi-heure. Arnaud, Poulenard, Keyser et moi-même nous essayons la piste et le vent. Bouin nous demande notre impression après l'essai. « Le vent est fort ! disons-nous, attendez encore un peu avant de partir. » Et Bouin attend. Enfin le vent s'apaise quelque peu. Les deux drapeaux qui sont au poteau d'arrivée claquent moins bruyamment mais cependant le vent est toujours suffisamment fort pour rendre ce jeudi 16 novembre 1911 bien peu favorable à une tentative contre le record du monde de la demi-heure. Nous sommes anxieux sur le résultat de l'essai. Tandis que chacun déplore l'état de l'atmosphère, Bouin fait son apparition sur la piste. Le coup de pistolet! Bouin est parti. Poulenard et moi nous le prenons et lui faisons accomplir le 1er tour en 1'20" 3/5. Le champion du monde suit sans effort d'un souffle puissant et régulier : successivement Arnaud, Keyser, Renaux, Bouchard, Radigue, Fayollat prêtent leur concours à Bouin et durant de nombreux tours le tirent à grande allure.

« A chaque passage devant les tribunes Bouin est follement acclamé. Le champion, d'une allure souple et régulière, accomplit son exploit. Les derniers tours. Le vent souffle d'une façon inquiétante, gênant considérablement le recordman et l'obligeant à un effort très pénible. Un moment l'on craint que le record ne soit pas battu, car Bouin a ralenti subitement. Mais voici le dernier tour. Et alors se passe une des choses les plus belles que j'aie jamais vues en athlétisme. Pris par une nuée d'entraîneurs qui l'encadrent et le précèdent, Bouin démarre tout à coup, et dans la ligne opposée, surprend par sa vitesse Arnaud, Poulenard et moi qui l'entraînions au plus près. Mais soudain, à l'entrée du dernier virage, une défaillance surprend Bouin qui ralentit tout à coup. Encouragé par les cris de la foule, stimulé par ses entraîneurs, et faisant appel à toute son énergie, Jean Bouin effectue un dernier cent mètres sensationnel, et en pleine action, les traits à peine crispés, le buste bombé, en athlète triomphant il passe le poteau d'arrivée. Bouin est recordman du monde. Il a couvert en une demi-heure 9 k. 721 m.

Après cette performance Jean Bouin prit un long repos. Puis il recommença un entraînement méthodique en vue des Jeux Olympiques où il battait le record du monde des 5 kilomètres en 14'36", succombant de peu derrière Kolehmainen. Puis ce fut à nouveau

Jean Bouin.

LE RECORD DE LA DEMI-HEURE

Le 16 novembre 1911, Jean Bouin battit le premier de ses plus beaux records, celui de la demi-heure. Il parvint à couvrir la distance extraordinaire de 9 kil. 721 en 30 minutes. L'ancien record du monde appartenait, depuis le 11 mai 1863, à l'Anglais professionnel White (9 kil. 712) et le record amateur était détenu par l'Anglais Shrubb avec 9 kil. 660 depuis le 5 novembre 1904.

un repos et enfin un sévère entraînement et une longue suite d'épreuves sur des distances de plus en plus longues pour la préparation au record de l'heure. Par une ironie des choses, ce ne fut pas dans une tentative contre le record que Bouin le battit, mais bien dans une course d'une heure disputée contre 32 concurrents. Ecoutons-le nous raconter lui-même son record :

« Je dois tout d'abord déclarer que lorsque je vins me ranger sous les ordres du starter, ma seule ambition consistait à sortir victorieux de l'épreuve que j'allais disputer sans m'arrêter à l'espérance de battre le record. Sans être violent, le vent soufflait ; néanmoins 32 coureurs étaient engagés dans ce concours et le départ leur fut donné à 2 h. 30. Dès le coup de pistolet je pris résolument la tête suivi d'Ahlgren et du Finlandais Stenroos. Je passai les 10 kilomètres en 31'27" en retard de quelques secondes sur les temps records. J'activai et regagnai peu à peu mon retard. J'atteignais les 15 kilomètres en 45'18". Dès lors j'étais sûr et confiant dans l'issue de la lutte. Lorsque j'entendis résonner la cloche venant me signaler la dernière minute, je mesurai bien mon effort et commençai un enlevage à une allure très rapide et je ne sais quelle angoisse m'étreignit. Je dépensai sans compter, avec une farouche énergie, le reste de ma force physique en vue de gagner les quelques mètres qui me permettraient de franchir le chiffre 19 que je voyais au loin devant moi comme un fantôme s'agitant et me lançant un défi. La détonation retentit, j'étais suivi par un officiel chargé de constater la place où je terminerais, je rassemblai toute mon énergie pour m'arrêter brusquement et marquer l'endroit qui allait me faire connaître le résultat. Je me rendais bien compte que les 19 ne devaient pas être bien loin d'être atteints, et le temps que duraient les opérations de mensuration me parurent des siècles. Enfin je connus mon sort : j'étais recordman du monde. »

A LA MÉMOIRE DU GRAND DISPARU

Voici donc que viennent d'être ravivés quelques souvenirs de votre vie, mon cher Bouin.

Vous dormez votre éternel sommeil dans le petit coin de terre que vous avez héroïquement — et volontairement — défendu jusqu'au bout, en vrai champion. Vous êtes mort en criant à vos frères d'armes : « Vengez-moi ! » Vous avez été bien vengé. Enthousiasmés par votre exemple, d'autres sportifs se sont mis à l'assaut et ont brillamment accompli leur devoir. Hélas ! beaucoup comme vous ont payé de leur vie leur héroïsme.

Vous fûtes, mon cher Jean, parmi les premiers qui payèrent de leur existence le succès de nos armes ; et votre mort n'en fut que plus belle, car votre âme s'en est allée dans l'enthousiasme sacré du début que ni les tristesses des premiers revers, ni le chagrin des lourdes pertes n'avaient pu ébranler.

La guerre finie, on transportera votre corps à Marseille. Et là, dans la terre natale, il reposera à jamais. Votre âme toujours présente à nous verra chaque année, à votre anniversaire, des légions d'athlètes jeunes et beaux venir déposer sur le marbre de votre tombe l'hommage fleuri de leur admiration et de leur reconnaissance.

Ainsi ravivé de génération en génération, votre souvenir restera immortel.

Et chaque Français qui a en lui le cœur d'un soldat se rappellera qu'après avoir tant de fois défendu les trois couleurs en terre étrangère, vous êtes mort pour elles, pieusement enseveli — pour la plus belle des causes — dans les plis sacrés du drapeau.

RAYMOND SALADIN.

L'INTÉRÊT DU SPORT POUR S'ÉVADER

Par Jacques MORTANE

LE PRISONNIER DE GUERRE QUI S'ÉVADE NE SAURAIT ÊTRE TROP ADMIRÉ. — ON NE PEUT SE FIGURER L'ÉNERGIE ET LE SANG-FROID QU'IL DOIT DÉPLOYER.

Le romancier qui se permettrait de faire accomplir à son héros les exploits audacieux que nous allons narrer ferait sourire le lecteur, qui l'accuserait d'invraisemblance. Un aviateur a vécu les péripéties les plus extraordinaires : perdu dans le brouillard, descendu en territoire ennemi, blessé par les Allemands qui venaient l'arrêter, évadé, repris, mis au cachot, enfermé dans une forteresse d'où il put enfin s'enfuir et passer la frontière, après un parcours de 220 kilomètres, tels sont en quelques mots les incidents qui marquèrent l'existence du jeune pilote de P..., du 2 novembre 1914 au 5 janvier 1916.

Le 2 novembre 1914 partaient, de la réserve d'aviation, deux pilotes chargés de conduire chacun un appareil au front. Courageusement, ils entreprenaient leur voyage malgré les éléments contraires, malgré un brouillard qui leur faisait perdre le sol de vue. Tous deux, confiants en leur boussole, tentaient de joindre le port d'attache qui leur avait été fixé, mais tous deux s'égaraient, poussés dans la même direction. L'un, plus prudent, décidait de s'arrêter et d'attendre une éclaircie pour terminer son voyage. A l'atterrissage, il s'apercevait qu'il était à trois kilomètres de nos tranchées. Cinq minutes de plus et il se posait chez l'ennemi.

Pendant ce temps, son camarade continuait son vol et, lorsqu'il prenait contact avec le sol pour savoir où il se trouvait, il apercevait, à moins de cent mètres de lui, un groupe de cinquante à soixante soldats allemands embusqués derrière un talus. Il était à Buzancy !

Tandis que le mécanicien C... cherche à remettre le moteur en route, d'ailleurs sans espoir de succès, car même s'il réussissait dans sa tentative le biplan serait atteint avant d'avoir pu décoller, la troupe se précipite pour arrêter les voyageurs de l'air. L'aviateur ne veut pas se laisser prendre sans résistance : il saisit son revolver et, quoique sachant qu'avec cette arme il ne peut rien contre les assaillants il tire sur eux jusqu'à la dernière balle, projetée au moment où ils ne sont plus qu'à une dizaine de mètres. La riposte est soudaine : une volée de coups de fusil répond à la provocation. Mais les Allemands qui surgissent doivent être d'antiques territoriaux, plus aptes à la pêche qu'à la chasse : le mécanicien est indemne et un seul projectile touche le pilote à la cuisse. Les deux amis sont arrêtés.

Une automobile vient les chercher et les conduit à Sedan où ils sont remis à la kommandantur. Là, successivement, ils sont interrogés par les autorités. Les questions les plus diverses leur sont posées : d'où viennent-ils ? Quel est l'état de notre aviation ? Notre armement aérien ? etc... De P... se contente de répondre :

— Je ne vous dirai rien. L'aviateur allemand prisonnier qui renseignerait les Français serait considéré par vous comme un lâche et un traître. Je n'ai aucune raison de vous donner une piètre opinion d'un soldat français en opérant comme vous ne voudriez pas voir agir l'un des vôtres.

Ce raisonnement semble frapper par sa logique l'officier instructeur qui, sinon aimable, du moins correct, abandonne son questionnaire pour se livrer à quelques réflexions sur la guerre. Il espère sans doute. par ce moyen détourné, obtenir quelques bribes qui lui permettront de rédiger un rapport sensationnel. Le pilote n'est pas homme à se laisser berner. Il cause, mais ce qu'il dit n'a aucun rapport avec notre armée. Voyant qu'il ne pourra rien obtenir d'un prisonnier aussi froid et habile, l'officier n'insiste pas. Il termine l'entretien avec politesse, plie ses papiers qui n'ont vu ternir leur blancheur que pour porter l'état civil des deux camarades, fait encore un essai aussi infructueux sur le ton badin et envoie ses interlocuteurs si peu loquaces au poste de police.

(Caricature de Fernand Billard).

L'AVIATEUR HENRY DE P...

L'aventure que nous contons et dont l'un des héros fut l'aviateur Henry de P..., aujourd'hui sergent et cité trois fois à l'ordre du jour, est l'une des plus émouvantes qu'on puisse imaginer.

C'est l'heure du dîner. On apporte un repas satisfaisant que pilote et mécanicien mangent en tête à tête. Puis on les sépare pour les conduire en prison. Une simple cloison les isole l'un de l'autre, et en criant ils peuvent faire la conversation. Cette prison est le local disciplinaire réservé aux soldats allemands punis.

De P... souffre de sa cuisse. Pansé sommairement avant son interrogatoire, il garde le même pansement pendant les sept jours qu'il passe dans ce réduit obscur de Sedan. La vie est peu gaie. Les distractions manquent : une seule visite, celle d'un interprète qui vient vérifier les états civils pour les formalités qu'exige le transfert sur un camp de prisonniers. La nourriture continue à être passable : c'est d'ailleurs la même que celle des troupes.

Enfin, au bout d'une semaine, on vient chercher les deux camarades et on leur annonce qu'ils vont quitter Sedan pour être expédiés vers une formation de l'arrière.

On les fait monter dans un train de soldats français blessés venant de Charleville. Voyage triste et lamentable de soixante-deux heures dans un fourgon à bestiaux. Avec quelle émotion les deux captifs retrouvent des compatriotes ! Ceux-ci sortent des hôpitaux : grièvement blessés et ramassés sur les champs de bataille, ils ont été soignés hâtivement, mais avec dévouement, selon l'avis de tous, et sont expédiés avant guérison complète sur les camps de l'intérieur. De P... a toujours son premier et unique pansement. La blessure de sa cuisse devient inquiétante. Ce n'est qu'en cours de route, qu'on se décide à lui mettre un nouveau bandage.

Les deux amis sont expédiés à Ulm, dans un petit fort où ils resteront trois mois. Le pilote est soigné par un jeune médecin plein de bonne volonté, mais ignorant, qui ne parviendra pas à guérir complètement son blessé. Au bout du trimestre, la plaie commençant à se cicatriser, nouveau déplacement. Il faut, en effet, laisser la place à des prisonniers russes.

Munsingen, dans le Wurtemberg, est la villégiature choisie. Le chef est le commandant von Zeppelin, cousin de l'assassin. C'est un grand camp où se retrouvent Français et Russes.

. . . . . .

Une première fois, de P... parvient à s'évader, mais il est repris, des chiens ayant retrouvé sa trace, et envoyé à la forteresse de Hohenasberg, près de Ludwigsburg, refuge des évadés.

DE P... ET C... N'ONT PAS DÉSESPÉRÉ DE RÉUSSIR UN JOUR

De P... et C... n'ont pas désespéré de réussir un jour.

Que de plans échafaudés par l'un et l'autre dont l'impossibilité était ensuite reconnue ! De guerre lasse, un jour, dans un moment de découragement, C... conclut :

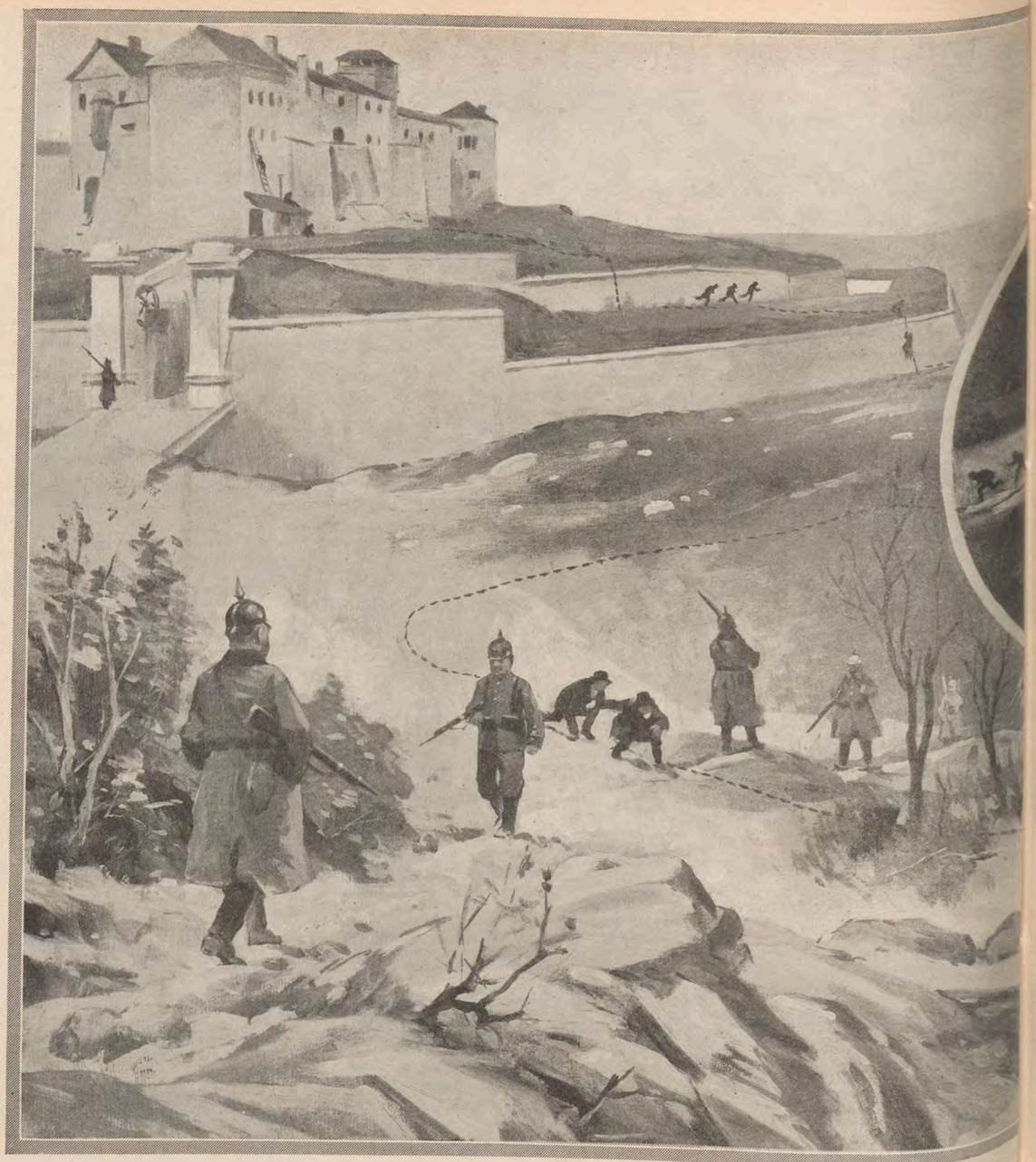
— Ce serait tout aussi irréalisable que de vouloir s'enfuir d'ici en sautant le mur.

Le pilote réfléchit un instant et, énigmatique, riposte :

— Et pourquoi cela serait-il irréalisable ? Je pense, au contraire, que ce serait le plus sûr moyen.

Il faut être au moins quatre pour mener à bien la tentative, quatre braves, endurants et de sang-froid, dont un très grand pour aider les autres dans les escalades.

Ils cherchent ensemble, causent habile-



LES DIVERSES PHASES DE L'EVASION DE L'AVIATEUR DE P... ET DE SES DEUX CAMARADES.

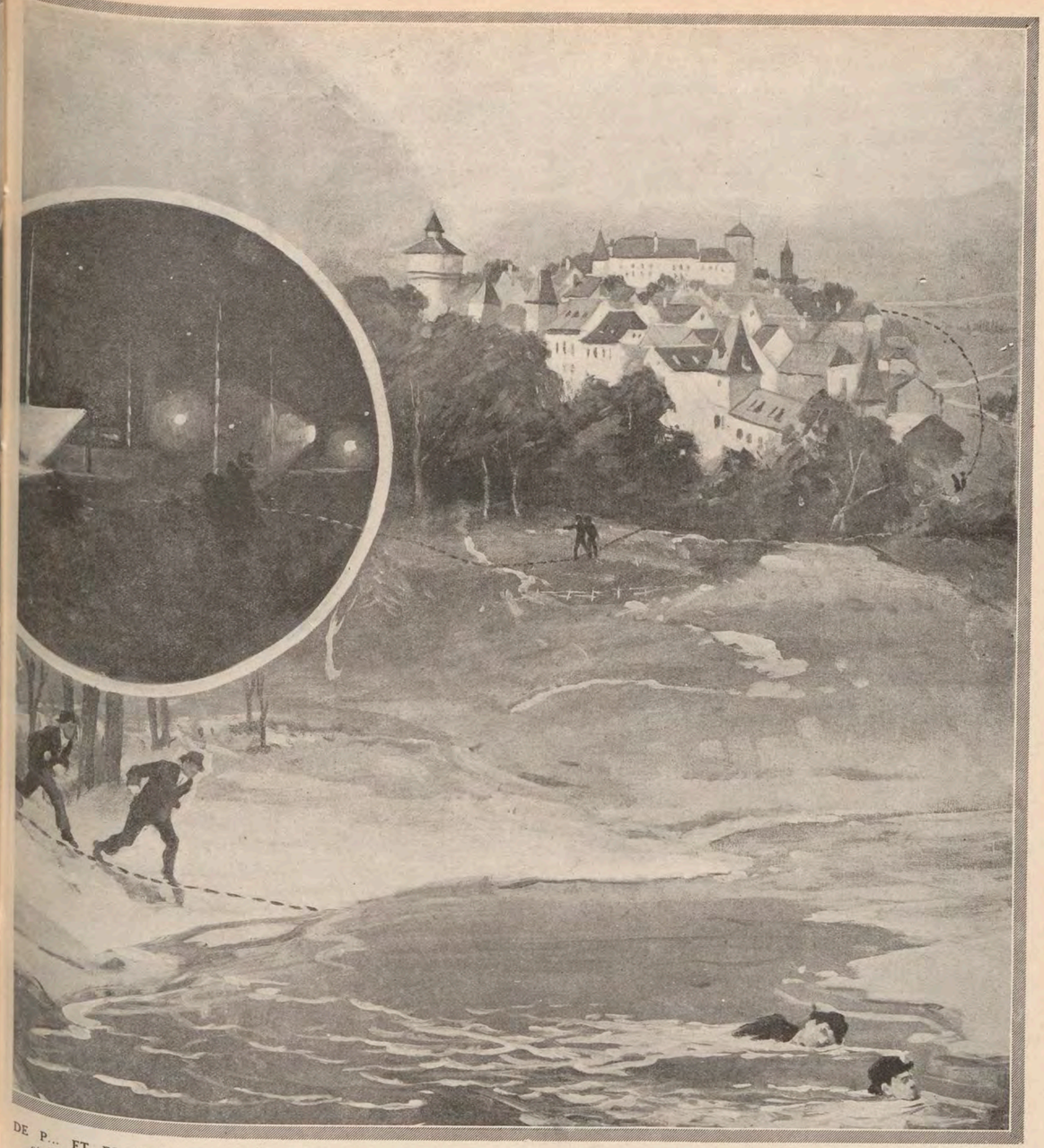
Dans ce dessin, notre collaborateur Fauret a retracé les péripéties multiples de l'évasion de l'aviateur de P... et de ses camarades. Enfermés dans une citadelle, quatre prisonniers parviennent à s'enfuir. L'un d'eux se fractura la cheville en tombant dans un des fossés qui entourent le fort. Il est obligé de laisser ses amis partir sans lui alors que le plus dur était fait. De P... et ses deux camarades ne marchent que la nuit, ils n'ont qu'une lampe électrique et des briquets pour s'éclairer, qu'une petite carte d'atlas et des boussoles pour se diriger, des biscuits et du chocolat pour se nourrir, mais ils possèdent une longue pratique des sports qui leur donne l'énergie

ment avec les plus énergiques et, finalement, trouvent deux compagnons : un soldat mesurant 1 m. 90 et très puissant, et un fantassin du ...e. L'expédition est alors organisée. Il faut agir avec prudence, se procurer les ustensiles nécessaires. Dans leur prison, ils commencent par fabriquer, à l'aide de draps de lit, une solide corde de douze mètres de long ; puis ils cherchent un crochet de fer qui leur sera d'une extrême utilité pour leur évasion de la forteresse. Ce crampon ne fut pas très facile à trouver. Mais mieux valait attendre que risquer de s'en aller sans être armé comme il faut et se faire prendre, par suite d'une précaution omise. Pour la nourriture, tous les quatre mettent soigneusement de côté des provisions chaque fois qu'ils reçoivent un colis.

Tout est prêt. Il n'y a plus qu'à attendre le signal. Le 27 décembre 1915, il est donné. Lors de leur sortie de l'après-midi, ils mettent à profit la nuit qui tombe de bonne heure. Timidement, en catimini, tour à tour, les quatre candidats à l'évasion vont se cacher derrière des planches qui se trouvent dans la cour. Quand les autres rentrent, le quatuor est toujours là, dévoré par l'impatience. L'appel ne se fait qu'après la soupe, c'est-à-dire à 7 heures. Les Français ont près de deux heures devant eux pour quitter cette triste demeure. Il est temps d'agir. Ils sortent successivement de leur cachette. Pour plus de sûreté, ils ont recouvert leurs chaussures de chaussons destinés à amortir le bruit des pas et à faciliter les escalades. Ils peuvent éviter ainsi les sentinelles qui se promènent mélancoliquement dans la cour. La nuit est noire déjà.

Vite au mur, ils le franchissent assez facilement, grâce au toit d'une cuisine, sur laquelle est hissée une échelle que les quatre amis ont réussi à se procurer et à poser au bon endroit, sans que personne ait été tenté de la retirer.

A ce niveau, un chemin de ronde apparaît, gardé encore par des soldats. Tous les quatre passent la ligne sans être aperçus et se disposent à descendre dans le fossé à pic qui a six mètres de descente et cinq mètres de montée. Il faut se faire la courte échelle. Le colosse de la bande s'y emploie : il passe ses trois amis, qui le hissent ensuite. Une fois sur le second rebord, déception : un



(Dessin de Fauret.)

et le courage nécessaire pour triompher de toutes les difficultés d'un parcours interminable en pays ennemi. Chaque localité est contournée pour éviter les mauvaises rencontres, une nuit cependant le trio se heurte à la poudrerie de Rottweil. L'alerte est donnée, mais grâce à la pluie diluvienne, la poursuite n'est pas redoutable. Emotion de courte durée! Les chemineaux, la dernière nuit, sont obligés de traverser un torrent à la nage et touchent ainsi le sol suisse où ils se mettent en sûreté. La lecture de ce récit prouvera l'importance du sport pour acquérir non seulement les qualités physiques, mais morales, permettant d'accomplir d'aussi pénibles exploits.

second fossé, qu'ils ne soupçonnaient pas, se trouve là, beaucoup plus dangereux que le premier : douze mètres de descente, cinq de montée.

Le crampon est fixé au sol et le long du drap de lit, devenu corde depuis peu ; de P..., son mécanicien et le soldat du ...e descendent sans incident. Il n'en est pas de même, hélas ! pour le poids lourd de la bande qui, au milieu de la descente, voit le câble casser et s'étale à terre. C'est d'ailleurs ce détail qui indiqua aux Allemands l'endroit par où s'était effectuée la fuite, le crampon et une partie du drap étant restés accrochés et se balançant au gré du vent.

Malgré la douleur et l'émoi, pas un cri, pas un geste. Le malheureux s'est foulé la cheville. Il réussit à surmonter la souffrance et l'odyssée continue, car il faut se hâter. Il aide ses amis à monter de l'autre côté, parvient à les rejoindre.

Ouf ! Le quatuor aspire à pleins poumons l'air de liberté. Il a réussi l'exploit qui semblait invraisemblable de sortir de la citadelle. Et les paroles menaçantes du lieutenant von Gœrgi chantent aux oreilles des ex-prisonniers :

« Jamais personne ne pourra s'évader d'ici. Avant d'avoir franchi toutes les défenses, il serait un homme mort ! »

Satané von Gœrgi ! Quelle tête fera-t-il quand il apprendra que sa rodomontade n'a fait que donner plus d'énergie à ses captifs frondeurs ?

Maintenant que nos héros sont libres, les risques deviennent encore plus nombreux et leur apparaissent avec plus de limpidité. Ils se rendent compte qu'ils vont être aux prises avec de multiples difficultés. Les dangers s'accumuleront à mesure qu'ils approcheront de la frontière suisse. 180 kilomètres les en séparent à vol d'oiseau. Avec les détours qu'ils devront faire, le parcours sera de plus de 220. Pour se diriger, ils n'ont qu'une petite carte d'atlas d'enfant.

Ils vont se cacher dans un bois et établissent leur plan. Ils ne chemineront que la nuit, et le jour se dissimuleront en plein champ, dans des réduits obscurs où l'on ne pourra les déterrer. Comme nourriture, ils ont pour dix jours de vivres environ : du chocolat, du singe, des biscuits. C'est C... qui est chargé de porter les provisions.

Le blessé souffre de plus en plus, tandis que se tient le conseil d'évasion. Sa cheville enfle. Il ne peut même tenter d'accompagner ses camarades. Non seulement il serait une gêne pour eux, mais il constituerait un obstacle qui les empêcherait de mener à bien leur tentative. Avec une magnifique loyauté, tandis que lui les engage à partir et à le laisser là, où il sera repris pour être emmené au cachot et payer à lui tout seul la fuite des autres, ses camarades insistent pour ne pas l'abandonner à son triste sort qu'ils veulent partager avec lui. La discussion est longue, mais le pauvre garçon démontre si bien l'inanité de ce geste chevaleresque qu'il triomphe des scrupules de ses compagnons.

Ceux-ci partent, le cœur triste, laissant affalé sur le sol ce vaillant, les larmes aux yeux.

Et c'est alors le début de la randonnée sinistre. Ils agissent comme ils l'ont décidé au cours de leur conseil de guerre champêtre. Dès que les ténèbres pèsent sur la paix de la campagne, ils sortent de leur tanière et s'en vont vers la liberté. Chaque pas leur en fait davantage goûter la beauté, mais leur permet de mieux apprécier les difficultés à vaincre. Aperçoivent-ils une ville ou un bourg, ils le contournent pour éviter toute surprise. De cette façon ils ne connaissent que de rares transes. Une pluie diluvienne les poursuit pendant tout le parcours. L'aventure n'en est que plus pénible, mais les intempéries offrent cependant l'avantage de supprimer les menaces de rencontres intempestives et redoutables. A quelque chose malheur est bon, certes, mais on se fait une idée de l'état moral et physique de ces braves trempés jusqu'aux os, ne pouvant éviter ce déluge et continuant leur route vers la mère Patrie ! N'est-ce pas la plus belle épreuve sportive qu'on puisse imaginer ?

ALERTE A LA POUDRERIE DE ROTTWEIL

Un soir, sur la route, les fugitifs croient apercevoir dans le lointain des gendarmes. Ils se précipitent dans les champs pour éviter cette rencontre malsaine et se heurtent contre la fameuse poudrerie de Rottweil mise à mal par le capitaine H... et l'adjudant B... à diverses reprises. Aussitôt, comme par enchantement, tout l'établissement s'illumine. L'électricité jaillit de tous côtés : les sentinelles poussent de gutturaux *Wer da ?* et croisent les baïonnettes. Nos héros croient que leur dernière heure de liberté a sonné ! Ils vont être repris, ce n'est pas douteux.

Ils s'enfuient dans un galop échevelé et le ciel veille sur eux : la pluie a raison de l'énergie des sentinelles. Celles-ci font un simulacre de poursuite, de courte durée. Ah ! l'alerte a été chaude, mais la tranquillité est revenue. Ouf !

Une autre fois, arrivant devant un petit village le trio hésite à en faire le tour, tant il leur semble de peu d'importance. Ils commettent l'imprudence de le traverser. Ils croisent un garde champêtre qui les interpelle. Ils répondent pas un *Ia ! Ia ! gut nacht !* évasif et ne sont pas autrement inquiétés. Leur costume, qui ressemble à des vêtements civils et qui n'est autre que des vestons belges maquillés, les fait passer pour des ouvriers se rendant à l'usine. D'ailleurs, pour se donner une contenance, les trois amis ne cessent de siffloter des airs boches d'actualité qu'ils ont appris de leurs gardiens à la citadelle. Ils sont tout à fait dans la note !

A mesure qu'ils approchent de la frontière, les difficultés augmentent, car, nous l'avons dit, ils n'ont qu'une petite carte pour se repérer. Chacun a une boussole de poche, mais cela ne suffit pas. A partir de 20 kilomètres de la frontière les poteaux indicateurs ont été supprimés. Plus moyen de les consulter à la lueur de briquets à amadou comme ils faisaient jusqu'alors.

La septième nuit, en pénétrant encore dans une localité, ils passent à côté d'un groupe de soldats. Emotion — et quelle émotion ! — mais pas d'effroi. Leur sifflement, leur pas pesant, leur air lourdaud les font prendre pour des compatriotes.

Le lendemain, avant d'arriver à la frontière, ils découvrent une voie ferrée qui n'est pas indiquée sur leur carte. Trouble ! D'où vient-elle ? Où conduit-elle ? Dans quel sens faut-il la suivre ? Un conseil de guerre est aussitôt décidé. La petite troupe fait halte et va se dissimuler dans un buisson. Au début, tenaillés par la hâte de se retrouver de l'autre côté de la frontière, ils sont sur le point de continuer leur route. Mais vite ils réfléchissent à la folie de pareil geste. Après toutes ces difficultés vaincues, ils ne peuvent risquer de compromettre le succès de leur tentative par une imprudence. Ils décident donc de rester cachés et attendent le jour.

Dieu soit loué ! La Providence les a empêchés de continuer : s'ils ne l'avaient pas écoutée ils étaient certainement repris. A 5 ou 600 mètres d'eux à peine s'étend la ligne des sentinelles. Ils demeurent dans leur trou tout le jour : ils sont sur une pente de vallée très boisée, presque à pic où personne n'aurait l'idée de venir les dénicher. Que dire de cette interminable journée ! Que de pensées tour à tour douces et macabres ! Que de flots d'espérance ! Que de craintes amères ! Et là-bas au loin, la vue du pays libérateur ! L'atteindront-ils ? Ils semblent pouvoir le toucher, mais comme ils en sont loin encore, peut-être plus loin qu'avant le départ de la citadelle... Pour calmer leur impatience, ils se distraient. « Passera, passera pas, » et froidement jouent à pile ou face pour savoir s'ils auront la chance pour eux. « Pile », ils traverseront. Oui, mais de P... est furieux : jusqu'alors chaque fois qu'il a interrogé l'avenir, ce qui lui a été répondu ne s'est jamais réalisé. Il est en colère, mais ne saurait avoir peur.

A 9 heures, moment fatidique. Les trois amis se remettent en route. Pendant longtemps, très longtemps, ils font de la reptation, rampent sur le ventre. Ils franchissent ainsi sans difficulté la ligne de sentinelles qui se trouve à 300 mètres de la frontière. Celle-ci passée, il s'agit maintenant d'éviter les patrouilles qui longent la séparation des territoires allemand et suisse. A cause de la pluie, les Boches ne font pas très bonne garde. Les Français les évitent. Nos héros arrivent alors à une petite rivière qui n'a pas plus de 1 m. 50 de profondeur, mais dont le courant est si violent par suite de la crue causée par le déluge de ces derniers jours que C... manque de se noyer et que les trois camarades sont obligés de descendre le courant pendant plus de 80 mètres avant d'atteindre l'autre bord. Ils y parviennent enfin. Ils sont transis, traversés, ne forment plus qu'une croûte de boue. La fièvre les dévore. Ils sont rompus de fatigue. Peu importe, ils sont endurcis. Ils ont passé. Ils ne sont plus captifs.

Ah ! la douceur de ces instants inoubliables ! La volupté de cette sensation !

« Ça y est, s'écrie de P..., mais faisons vite, » et ils se hâtent à grands pas vers le prochain village où ils sont accueillis avec émotion. Les Suisses les fêtent, les entourent de soins charmants, les font se chauffer, manger, coucher.

Le lendemain, ils vont chez un coiffeur pour faire un peu de toilette. Ils y trouvent un client délicieux qui les importune à la fin par son excès d'amabilité et surtout par son accent qui rappelle trop celui qu'ils ont si longtemps entendu. Il veut les conduire à la gare, les mettre lui-même dans le train. Impossible de s'en séparer. Il leur indique le convoi qu'ils doivent prendre. Mais de P... n'est pas homme à se laisser convaincre facilement. Il se renseigne. Le Boche, car c'en était un, les avait fait monter dans un train qui les conduisait directement en Allemagne !

Les Français rectifiaient vite cette légère erreur de parcours et rentraient en France où ils reprenaient aussitôt leur place au front. De P..., à l'heure actuelle, a déjà obtenu trois citations et s'est classé comme un de nos plus remarquables héros dans la spécialité des reconnaissances. Il vient de passer sur avion de chasse pour escorter ses camarades.

Quant à celui qu'un accident à la cheville avait empêché de prendre part à la fuite, il fut repris. Une fois guéri, il ne put résister au désir d'essayer à nouveau. Cette fois il réussit et parvint à rejoindre les autres évadés.

Il leur apprit qu'à la suite de leur départ, le lieutenant von Gœrgi, célèbre par ses fouilles, ses procédés de garde-chiourme et de cerbère sans tact, avait été déplacé par mesure disciplinaire.

C'est le meilleur souvenir qu'ont gardé les trois amis, héros de cette fantastique aventure.

JACQUES MORTANE.

LA FORME ET LA GUERRE

Par Henry DECOIN

LA GUERRE NE PEUT NUIRE A LA FORME PUISQU'ELLE EST ELLE-MÊME UN SPORT. — POURQUOI NE PAS ORGANISER UN CONCOURS DE GRENADIERS ?

QU'EST-CE que la « forme » ? Grammaticalement parlant, le mot forme est un nom qui sert à désigner la configuration extérieure d'un corps.

Mais, pour nous autres sportifs, qui sommes loin d'être de furieux grammairiens, la « forme », « être en forme », est une expression argotique, si j'ose ainsi m'exprimer, débordante de complexité.

Peu nombreux sont les athlètes, champions, recordmen, capables de discerner si oui ou non ils sont en forme. Tellement rares sont ceux qui savent s'observer eux-mêmes !

Le seul que j'aie connu, le plus fameux des athlètes mondiaux, sachant voir, reconnaître, sentir et faire venir la forme, c'est notre admirable et glorieux Jean Bouin. Lui, la sentait venir, et quand il la tenait, il donnait l'impression de vivre avec une personne invisible comme le poète vit avec sa muse.

Il était aux petits soins pour elle, tellement aux petits soins qu'elle ne le quittait que rarement.

J'ai eu le bonheur de vivre quelque temps avec ce parfait athlète, entre autres pendant les Olympiades de Londres en 1908 et de Stockholm en 1912. A Londres, il ne s'entendit pas parfaitement avec cette si délicate personne, mais par contre, à Stockholm, l'union fut complète et les performances s'en ressentirent.

Il fut avec elle durant une année et c'était merveille que de voir cet homme du Midi, au sang si chaud, cet athlète volontaire et impulsif, faire sans sourciller tous les sacrifices qu'elle lui demandait.

Puis un jour, sans arrière-pensée, il changea : délaissant la forme, il prit la France. Alors à celle-là comme à l'autre il donna tout ce qu'il est possible de donner...

Dans toutes les armes où j'ai humblement défilé depuis le 2 août 1914, que ce soit la cavalerie, l'infanterie ou l'aviation, je n'ai eu qu'à vouloir pour entraîner mon corps aux exercices physiques et conserver une forme à peu près toujours identique.

Grâce à la guerre, le sport s'est développé de façon étonnante.

Quel est le poilu qui, maintenant, dans la tranchée, à quelques mètres des Boches, ne tente pas de battre le record de son camarade de créneau qui lance la grenade à tant de mètres? J'ai assisté avec les zouaves à des matches émotionnants. Les Boches marquaient les points !

En 1915 les Anglais étaient les maîtres incontestés dans ce genre de sport. Nous allions même chez eux, dans leurs centres d'instructions, pour nous entraîner à manier l'objet. Eh bien, je serais curieux de voir maintenant un concours entre nos meilleurs lanceurs et les leurs.

On organise bien en ce moment des matches de football, de courses à pied entre Anglais et Français, pourquoi n'organiserait-on pas un immense concours de lancement de grenades ? Il y aurait des éliminatoires dans les régiments, brigades, divisions, corps d'armées, et les gagnants de ces éliminatoires se rencontreraient dans une finale.

Comme je l'ai dit plus haut, la vie de campagne est l'idéal pour faire du sport. Et partout, sans le savoir, sans même s'en rendre compte, on pratique le sport, le sport naturel, c'est-à-dire le plus complet, le plus sain, à outrance.

LE NAGEUR

Decoin est peut-être notre plus remarquable nageur. Il a représenté la France aux Olympiades de Londres (1908) et de Stockholm (1912).

Dans la cavalerie, au repos, c'est la voltige, l'exercice d'assouplissement le plus efficace. En marché, en patrouille, c'est l'arrêt brusque, le pied à terre puis, la carabine sous le bras, on fait deux ou trois cents mètres au pas de course pour s'aller blottir derrière un abri naturel, aux aguets. On inspecte, on scrute le point suspect, puis l'on revient à la même allure, et vivement sans le secours de l'étrier.

L'OFFICIER

Decoin a gagné tous ses galons dans les zouaves. Sous-lieutenant, il est maintenant observateur en avion et a cinq citations à l'ordre du jour.

Dans l'infanterie, au repos, au cantonnement, ce sont les grandes balades à travers champs, la progression en tirailleurs, au pas de course, puis la pause qui consiste à s'enfouir dans un trou, qu'en cinq minutes, avec l'outil portatif, on a inscrit dans la terre.

Aux tranchées, c'est encore du sport ! Un peu plus meurtrier, j'en conviens !

Pour les uns, c'est la liaison, la course d'un point à un autre, véritable cross-country où les rivières sont remplacées par les trous d'obus remplis d'eau, le mur par les ruines éparses des maisons que la mitraille boche a hachées, le sous-bois par un bois squelettique où la verdure est compensée par le ciel quand il est clair, la ligne d'arrivée c'est le P. C. du commandant ou du colonel, et les récompenses, ce sont les attaques, les contre-attaques ou les coups de mains qui réussissent.

En première ligne, la nuit, ce sont les patrouilles, la chasse aux Boches ! Eclairés par la lune qui frôle le terrain de sa teinte argentée, ou par les fusées éclairantes qui jaillissent des terriers allemands et s'élèvent verticalement, les quatre ou cinq poilus qui constituent la patrouille, munis de grenades explosives et incendiaires, s'en vont, tels de véritables Peaux-Rouges, en mouvements reptatoires, jusqu'aux défenses accessoires boches pour semer la terreur, l'affolement et la mort dans les retranchements ennemis.

Puis, quelquefois, c'est l'attaque ! La ruée furieuse en avant par vagues d'assaut, véritable départ de championnat! On s'arrache des trous, puis c'est la course sur un terrain glissant, boueux, inondé. On trébuche, on tombe, on se relève et l'on repart instinctivement en avant vers la ligne d'arrivée, vers le but. On saute par-dessus les chevaux de frise, on passe, on s'infiltre à travers les fils de fer barbelés que notre artillerie a déchiquetés et qui à leur tour comme pour se venger, nous égratignent, nous lacèrent de leurs dards effilés comme des épines. On bondit, on marche, on marche toujours au milieu de ces inextricables buissons d'acier ; on escalade un talus, on roule de l'autre côté et on tombe enfin dans une tranchée où l'on doit se battre pour conserver la première place. On se bat au milieu d'un vacarme assourdissant, vacarme que ferait une foule enthousiasmée, devant un spectacle grandiose !

Puis c'est fini. On est arrivé. La course est gagnée. Le silence tombe. Les souffles sont des forges, les cœurs tapent, les poitrines halètent, les jambes tremblent, les yeux sont injectés de sang... On se regarde. Alors on constate que, comme dans toute épreuve, les arrivants sont moins nombreux que les partants...

Ceux qui ont pris part à des épreuves de ce genre et qui en sont revenus, alors, plus tard, quand enfin le fracas des armes aura fait place au fracas et à la rumeur pacifiques des nobles joutes sportives, ceux-là seront capables de réaliser des performances splendides. Ils seront en forme !

HENRY DECOIN.

LE RECORD DU MONDE DE SAUT EN HAUTEUR

COMMENT LES AMÉRICAINS HORINE ET BEESON ONT DÉPASSÉ 2 MÈTRES

L'ATHLÉTISME, comme toutes les autres manifestations de l'activité humaine, enregistre parfois des aventures si exceptionnelles qu'elles portent comme un vêtement de contes de fées. Deux prouesses entre toutes, dans les annales du sport, présentaient ce caractère légendaire : le record du mile en course à pied et le record du monde du saut en hauteur.

Le 23 août 1883, le champion anglais W. G. George couvrait sur la piste de Lilliebridge les 1.609 mètres en 4 m. 12 s. 3/4. Le 18 mai 1912, à Stanford, en Californie, l'Américain G. L. Horine franchissait la barre à 2 m. 0065. Ces deux exploits apparaissaient comme intangibles. Ils appartenaient à une sorte de domaine inviolable fait de chiffres sacrés.

Les trois dernières années, qui ont bouleversé tant d'illusions, tant de notions que nous croyions posséder sur les valeurs humaines, ont fait disparaître ces exploits du livre d'or des records. Le recordman du mile, c'est l'Américain Taber. Le champion du saut en hauteur, c'est le Californien Beeson.

Qu'a-t-il fallu pour que soient détrônées les gloires d'antan et pour que deux nouveaux noms vinssent s'imposer à la mémoire des athlètes ? Un gain de 15 centièmes de seconde sur un parcours de 1609 mètres, à peine le millième du temps du record de George ! Un progrès de 8 millimètres sur le bond de 2 mètres de Horine !

DE L'ÉTUDIANT AU CHAMPION DU MONDE

Les miracles modernes, pour dire vrai, — et j'imagine que, bien que nous ne puissions pas le contrôler, ceux d'autrefois n'échappaient pas à cette loi — sont faits surtout de volonté et de constance dans les desseins. On ne réalise l'impossible qu'autant qu'on le veut. La carrière de Horine en est la preuve.

Il était, lorsqu'il s'adonna au Sport, étudiant à l'université de Stanford, en Californie. Grand (1 m. 80), un peu léger avec son poids de 73 kilogr. 500, jambes musclées, cuisses puissantes, poitrine large, ce gaillard de vingt ans, aux cheveux blonds en broussaille, possédait toutes les ressources innées d'un athlète, lorsqu'au début de 1910 il résolut de s'entraîner au saut en hauteur. Ses débuts furent singulièrement facilités par son exceptionnelle puissance de détente et il eut la joie, le 13 mars 1910, de triompher aux championnats universitaires de la côte du Pacifique, en franchissant la barre à 1 m. 745.

La performance était honorable, sans plus, et équivalente à celles de la moyenne de nos championnats de France, mais le style du jeune athlète était singulièrement impressionnant. Après un bref élan de quelques pas à peine rapides à hauteur de la barre et, d'une soudaine détente extraordinaire de souplesse, tout le corps se plaçait horizontal pour franchir l'obstacle.

Avec ces moyens exceptionnels les progrès furent rapides. En l'espace de deux mois, Horine portait tour à tour son record à 1 m. 80, puis 1 m. 90 et enfin 1 m. 93.

L'année suivante, à vingt et un ans, on le voit figurer aux places d'honneur dans les réunions inter-universités de la côte du Pacifique, où il franchit, le 1er avril, 1 m. 93; le 15 avril, 1 m. 905; le 22 avril, 1 m. 88. Pour accomplir de nouveaux progrès il lui eût fallu une science minutieuse, un entraînement scientifique et rigoureux que son université de Californie ne pouvait lui fournir. L'approche des Jeux Olympiques de Stockholm suppléa à tout ce qui lui manquait.

Le 2 mars 1912, en début d'entraînement, il sautait 1 m. 89; le 7 mars, 1 m. 91; le 26 mars, 1 m. 95; le 29 mars, 1 m. 89; le 15 et le 20 avril, 1 m. 952; le 4 mai, 1 m. 936. Sa chance s'affirmait de premier ordre parmi les champions aptes à défendre au tournoi des nations les couleurs américaines et en effet le 18 mai, aux éliminatoires de l'Ouest, il franchissait 2 m. 001. Pour la première fois dans les annales sportives du monde, un athlète avait sauté 2 mètres en hauteur.

Placé dès lors sous la direction des managers de l'équipe américaine, un entraînement rigoureux allait lui permettre de faire mieux encore. Le 5 juin, dernier jour des essais avant le départ pour Stockholm, il tentait de battre son record du monde.

La tentative fut simple. On mit la barre tout d'abord à 1 m. 77. Horine accomplit si aisément son premier essai qu'on la mit à 1 m. 90. L'athlète franchit l'obstacle avec la même facilité. On la plaça à 1 m. 98. Horine, cette fois encore, passa nettement au-dessus. C'est alors qu'on plaça la barre à 6 pieds 7 pouces (2 m. 006557).

Horine s'éloigna à 10 mètres environ de l'obstacle qu'il fixa, rassemblant son énergie. Il vint alors d'un pas lent vers le sautoir, regardant la barre. Les trois derniers pas furent un peu plus rapides, d'une course retenue. S'élevant d'un bond puissant, alors qu'il était presque sous la barre, il s'élança en l'air, passa son bras gauche et son épaule au-dessus de l'obstacle et, en un éclair de seconde, ses pieds passaient. Il avait réussi le record au premier essai.

Lorsque le 2 mai 1914, au meeting annuel des universités de la Côte du Pacifique, à Berkeley, en Californie, l'étudiant Edward Beeson battit le record du monde du saut en hauteur détenu par Horine depuis deux ans, j'imagine que bien peu parmi nos champions d'Europe connaissaient, fût-ce seulement de nom, le nouveau recordman du monde. C'était cependant l'un des plus grands athlètes des Etats-Unis et, depuis quatre ans, le rival direct de Horine aux championnats universitaires des Etats de l'Ouest.

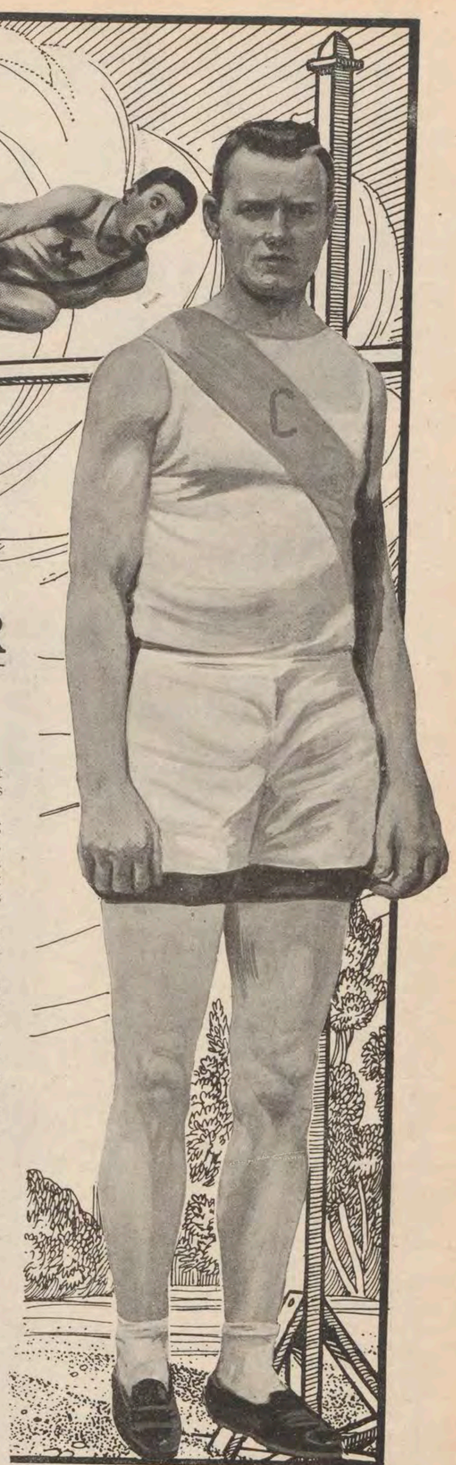
Né à Healdsburg en Californie en juin 1890, la même année que Horine, Beeson s'était adonné au sport dès l'âge de seize ans. De haute taille (1 m. 84), puissant et souple, il avait commencé par pratiquer les courses de vitesse, puis les courses de haies. Ces dernières l'amenèrent à tenter du saut en hauteur. Il se montra partout l'égal des meilleurs, malgré sa répugnance à se spécialiser dans un seul sport.

C'est ainsi qu'en avril 1911, le jour même où il partageait avec Horine la première place du championnat du Pacifique de saut en hauteur avec 1 m. 905, il remportait le 110 mètres haies en 15 s. 4/5 et le 200 mètres haies en 25 s. 1/5.

La variété des sports qu'il pratiquait l'empêcha d'être désigné aux Jeux Olympiques. Il s'en consola l'année suivante en inscrivant deux fois son nom sur la liste des records inter-universités du Pacifique, pour les 200 mètres haies avec 25 s. 1/5 et pour le saut en hauteur avec 1 m. 965. Au cours du même meeting, il finissait second, très près de Kelly, le vainqueur des Jeux Olympiques, dans un 110 mètres haies en 15 secondes.

L'année suivante, il réussissait à battre de 8 dixièmes de millimètres le record de Horine en sautant 2 m. 01449.

JEAN DAÇAY.



EDWARD I. BEESON
Recordman du monde du saut en hauteur, a franchi, le 2 mai 1914, 2m015, battant le record de Horine.

GEORGE L. HORINE
Le premier athlète qui réussit à dépasser deux mètres au saut en hauteur, le 18 mai 1912.

LA GYMNASTIQUE AUX AGRÈS
Travail d'ensemble exécuté aux agrès par des gymnastes suédois.

LA GYMNASTIQUE NATURELLE
Les fusiliers marins au Congrès d'Éducation physique de Paris.

ÉLEVONS NOS ENFANTS POUR EN FAIRE DES HOMMES

LE CARNET PHYSIQUE OBLIGATOIRE. — LES DONNÉES ACTUELLES ET LA TACHE PROCHAINE.

ENTRE tous les problèmes qui s'imposent à nos préoccupations immédiates, voici peut-être le plus urgent, bien qu'il soit éternel.

Modeler les êtres ingénus, aux yeux clairs et aux cheveux bouclés, pour en faire les hommes qui demain, mieux que nous, avec une intelligence plus nette et des muscles plus résistants, continueront notre tâche, n'est-ce pas le vieux rêve que, de génération en génération, chaque famille poursuit autour d'un berceau ?

Le problème, à l'heure actuelle, est devenu si impérieux que, dans le fracas meurtrier des batailles où se décide sa destinée, la nation elle-même songe à le poser dans sa forme la plus brutale : la préparation obligatoire au rôle de combattant.

Il ne nous appartient pas de décider si la meilleure méthode pour entraîner nos bleuets des classes prochaines à la nécessité occasionnelle des tueries en armes n'est pas simplement de faire d'eux des hommes. Mais ce que nous pouvons affirmer c'est que demain, lorsque la voix des canons se sera tue parmi les rangées innombrables des tombes, il sera plus que jamais indispensable, pour que la France soit grande, que tous ceux qui restent, que tous les jeunes surtout, soient des hommes.

La valeur d'un peuple se mesure avant tout à sa puissance de réalisation. Or celle-ci n'est pas faite seulement d'énergie et de volonté mais aussi de résistance musculaire. La Grèce antique obéissait d'instinct à la loi physiologique de l'activité humaine lorsqu'elle accordait à la force et à l'adresse le même renom qu'à l'intelligence. Etre robuste est, en effet, la première condition d'existence des êtres comme des nations. Il faut avant tout, suivant la formule brutale d'Herbert Spencer, *être un bon animal*.

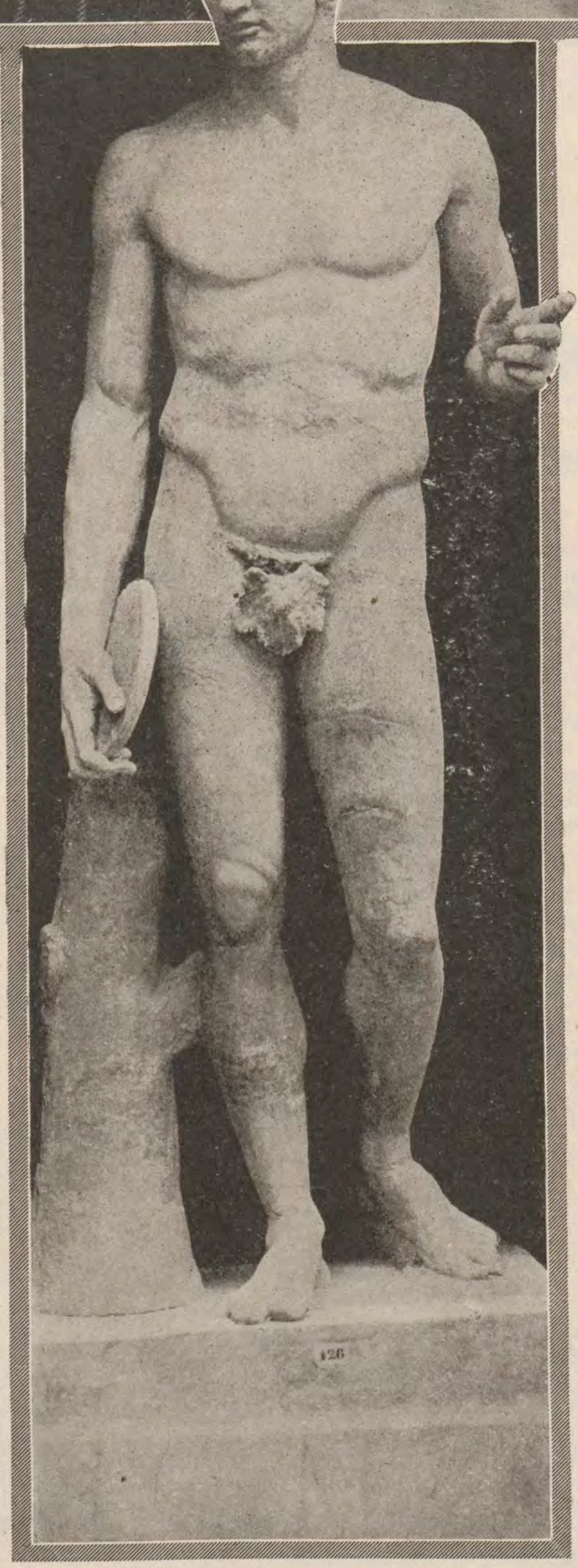
La tâche n'est pas aussi simple qu'on pourrait le penser et, si étrange que cela puisse paraître, c'est l'une de celles dont l'humanité s'est le moins préoccupée. La culture du sol, l'élevage du bétail, la mise en œuvre du sous-sol sont l'objet d'une science, riche de traditions, d'expériences contrôlées, de données exactes. La culture humaine, par contre, manque d'observations rigoureuses et de faits précis. Cette négligence, on en trouve le témoignage dans nos programmes d'éducation et d'enseignement qui ne consacrent au développement physique que quelques heures d'exercices gymnastiques par semaine. L'enfant a besoin d'une tout autre sollicitude et il importe à son avenir que l'on accorde la même attention à sa santé physique et à sa culture morale.

En prélude à une enquête où nous exposerons des méthodes et des résultats de culture humaine, il n'est pas inutile de donner quelques indications sur les conditions du développement physique de la jeunesse, et de formuler quelques vœux.

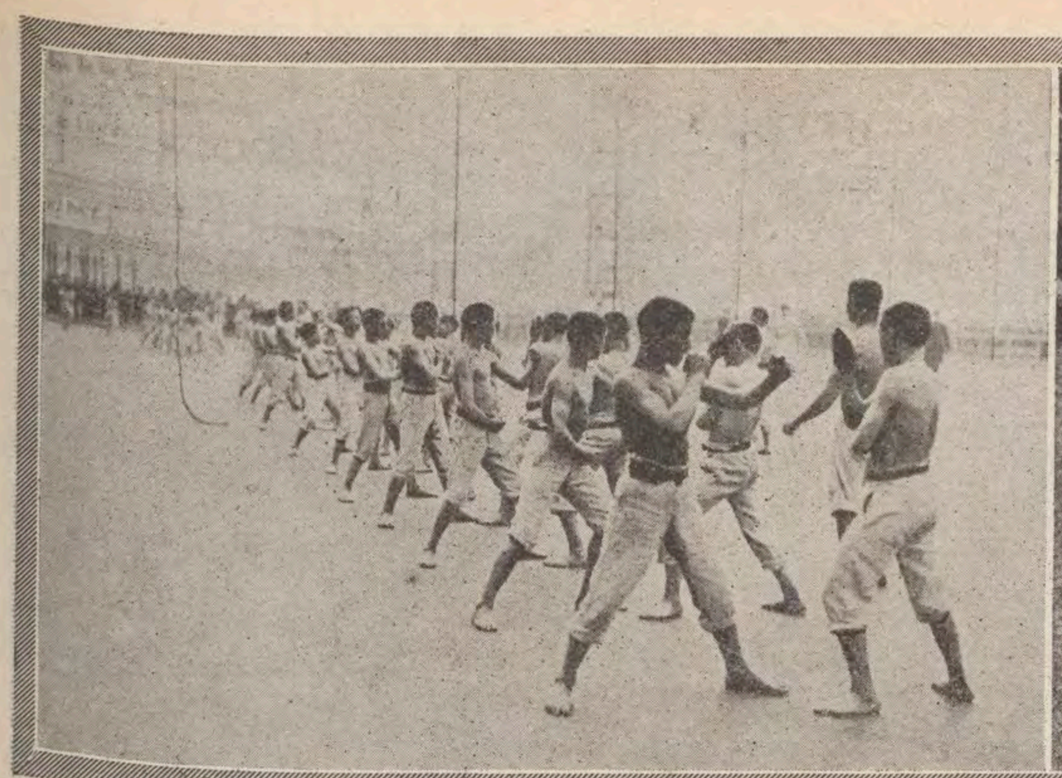
L'ENFANT NORMAL

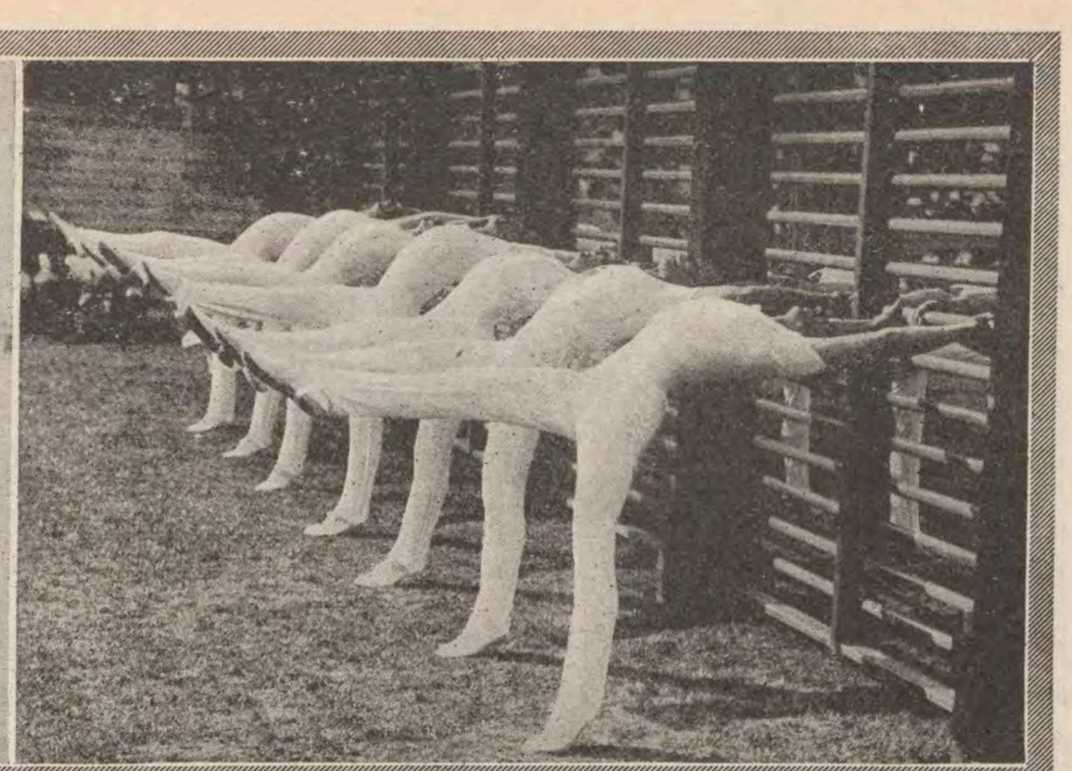
Le premier souci des parents, lorsque l'orgueil de leur progéniture ne les aveugle pas, est de savoir si leur enfant est d'une constitution inférieure ou supérieure à la normale.

L'un des plus grands statisticiens du siècle dernier, le savant belge Quetelet, a fait à ce sujet un grand nombre d'observations qui lui ont permis d'établir les tableaux suivants :



LE DISCOBOLE AU REPOS
L'athlète grec peut être rapproché de cette statue vivante qu'est Geo André.





LES MOUSSES ET LA MÉTHODE HÉBERT
Photographie prise au Congrès d'Education Physique (Paris, Vélodrome d'hiver).

Croissance de l'homme en poids.

Age	Poids moyen (kil.)	Accroissement annuel (kil).
—	—	—
Naissance	3.1	»
1 an	9.0	5.9
2 ans	11.0	2.0
3 —	12.5	1.5
4 —	14.0	1.5
5 —	15.9	1.9
6 —	17.8	1.9
7 —	19.7	1.9
8 —	21.6	1.9
9 —	23.5	1.9
10 —	25.2	1.7
11 —	27.0	1.8
12 —	29.0	2.0
13 —	33.1	4.1
14 —	37.1	4.0
15 —	41.2	4.1
16 —	45.4	4.2
17 —	49.7	4.3
18 —	53.9	4.2
19 —	57.6	3.7
20 —	59.5	1.9

Les chiffres suivants, qui résultent d'observations sur des enfants belges, indiquent une taille légèrement supérieure à celle des enfants français.

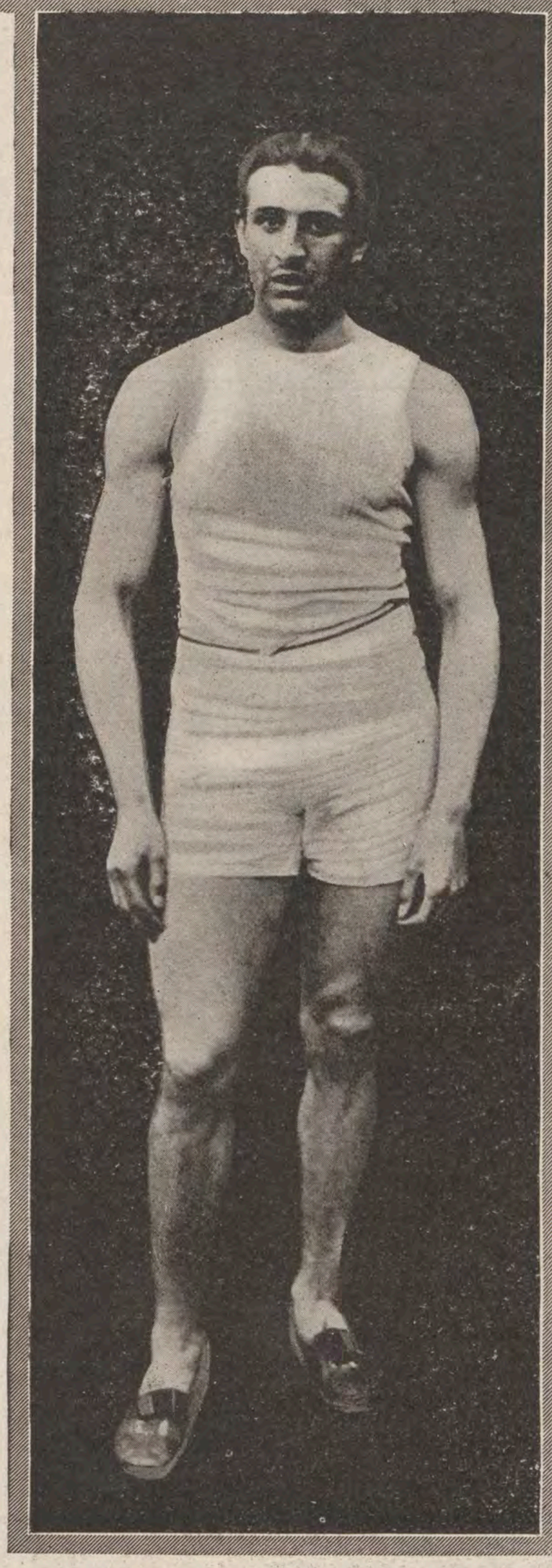
Accroissement moyen du corps par année.

Age	Taille	Accroissement annuel
—	—	—
Nouveau-né	0.50	»
1 an	0.698	0.198
2 ans	0.791	0.093
3 —	0.864	0.073
4 —	0.927	0.063
5 —	0.987	0.060
6 —	1.046	0.059
7 —	1.104	0.058
8 —	1.162	0.058
9 —	1.218	0.056
10 —	1.273	0.055
11 —	1.325	0.052
12 —	1.375	0.050
13 —	1.423	0.048
14 —	1.469	0.046
15 —	1.513	0.044
16 —	1.554	0.041
17 —	1.594	0.040
18 —	1.630	0.036
19 —	1.655	0.025
20 —	1.670	0.015

Ces chiffres ont une éloquence précise. Ils délimitent des phases successives de développement.

Pendant les premières années, l'enfant augmente rapidement en taille sans presque croître en poids. C'est une période où, de toute évidence, les exercices physiques ne sauraient avoir d'autre but que d'assurer la rectitude de la colonne vertébrale et le jeu normal des fonctions respiratoires.

« L'essentiel pour le jeune enfant, me résumait l'un de nos meilleurs profes-



L'ATHLÈTE MODERNE
Le champion de France, André, vainqueur du concours de l'athlète complet.

UNE DÉMONSTRATION
Travail d'ensemble exécuté par des moniteurs d'éducation physique danois.

seurs de culture physique, est d'avoir un « râble », c'est-à-dire une solide armature du squelette. Puis des exercices simples assurent le jeu des poumons, l'effacement des épaules, le développement dorsal et thoracique. C'est aussi le moment de donner les premières habitudes d'hygiène, d'accoutumer le corps à l'hydrothérapie. »

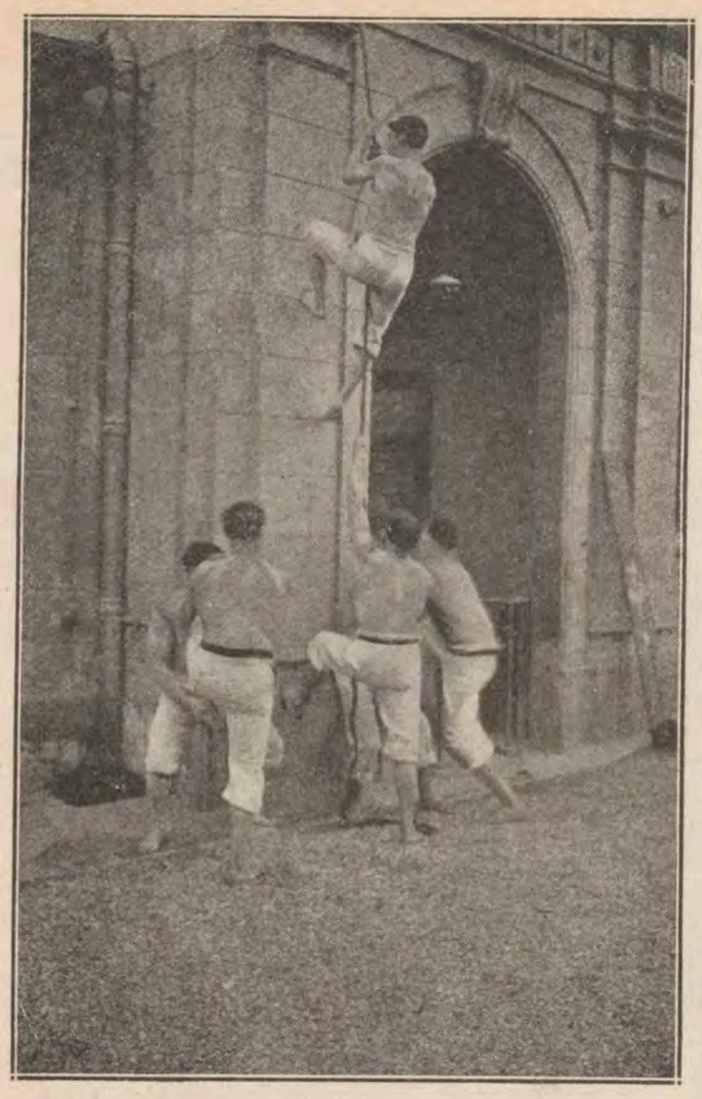
LE CARNET PHYSIQUE

Le moment vient alors où, en même temps que l'intelligence fait ses premiers pas, la musculature est déjà ébauchée et prête, elle aussi, à acquérir sa personnalité. Les années d'élaboration incertaine où les organes, les muscles, les sensations, les sentiments se formaient, sont maintenant terminées. L'être qui va apprendre à vivre sa vie propre s'est fait. Il représente un capital-santé, un capital-travail qu'il faut mettre en œuvre. L'*Education* physique a pris fin ; c'est maintenant l'heure de la *culture* physique et intellectuelle, c'est l'âge de l'école.

Pour suivre les progrès d'assimilation, évaluer les aptitudes, mesurer l'application du débutant, apparaît le *carnet scolaire*, où le travail de chaque semaine est l'objet du jugement de l'instituteur et du contrôle de la famille. Surveillance légitime, mais incomplète. L'avenir de l'individu, en effet, ne dépend pas seulement de la puissance de son cerveau, mais aussi de la vigueur de ses muscles, du développement de ses organes, de l'équilibre entre son être physique et ses facultés.

Si la crise de croissance est délicate au point de vue intellectuel, elle l'est plus encore au point de vue physique. C'est l'âge du début de l'entraînement musculaire, de l'initiation progressive au sport, cette école de l'effort. Son influence peut être décisive pour modeler le corps ou faire empreinte sur le caractère. Aussi y a-t-il lieu, à côté du carnet scolaire, d'avoir un autre élément de contrôle, d'une importance égale, le *carnet physique*.

Le docteur Heckel, qui s'est fait une spécialité du contrôle médical de la culture physique, a créé une fiche de surveillance éducative, à l'usage du médecin, de la famille et des instructeurs, qui nous paraît contenir tous les éléments d'appréciation nécessaires.



La méthode naturelle et ses appareils improvisés.

Elle comporte au *recto* une fiche de mensurations ainsi établie :

		Mensurations Début —	Date —	Date —
Taille				
Poids				
Cou				
Epaules				
Poitrine	Inspiration			
	Expiration			
Bras				
Avant-bras				
Ceinture	Minimum			
	Maximum			
Cuisses				
Mollets				
Dynamomètre	Pression			
	Lombaires			
	Pectoraux			
	Pression d'une main			
Oscillomètre				
Spiromètre				
Myotonomètre				

Au *verso* se trouve la fiche médicale, comprenant, pour les cas de maladie éventuels, diagnostic, indication, traitement, exercices spéciaux prescrits et observations.

Les indications fournies, à intervalles réguliers, par la fiche de mensurations, permettent de contrôler si le développement physique se poursuit de façon normale et harmonique. Il en résulte que toutes défaillances ou infériorités partielles peuvent être rapidement corrigées par une culture physique appropriée et que toute défaillance générale est signalée à l'intervention du médecin.

Rappelons en outre qu'il existe pour apprécier à priori, et nécessairement de façon superficielle, la robustesse d'un individu, un indice de constitution, fourni par la *formule de Pignet*.

On l'établit en additionnant le périmètre thoracique, pris sous les pectoraux, et le poids du corps nu. On retranche de ce total la hauteur. Le chiffre que l'on obtient, dit indice de constitution, oscille de 0 à 35. Les constitutions faibles obtiennent une cote 25 à 35, les constitutions moyennes 20 à 25, les constitutions très robustes 0 à 10.

Cette formule empirique, d'une vérité générale, ne saurait avoir au reste d'autre valeur que d'être une indication.

S'il appartient à la famille de guider le développement physique de la prime enfance, à l'instituteur d'exercer avec elle le contrôle sur la culture physique de l'adolescence, c'est ensuite aux fédérations sportives que doit incomber la tâche d'aguerrir la jeunesse à l'école du sport, des concours et des championnats.

Je souhaiterais qu'elles n'aient pas seulement le souci d'organiser des épreuves mais qu'elles s'efforçassent aussi de réunir tous les documents relatifs à la culture humaine. La science de l'effort manque d'observations précises, susceptibles de fournir des enseignements et des règles. Ce n'est pas sans stupeur que l'on constate que nous ne possédons ni les mensurations détaillées d'un André ou d'un Bouin aux diverses étapes de leur carrière, qui fut triomphale, ni une étude appuyée sur des chiffres pour la croissance, le développement physique, les régimes successifs d'entraînement d'un prodige national comme Carpentier.

Imagine-t-on cependant les services que rendraient des milliers de « carnets physiques » groupant un tel nombre de faits qu'on lirait en eux la vie animale de toute une race ? Imagine-t-on les enseignements essentiels que présenterait l'étude minutieuse de la vie physique (musculature, fonctions respiratoires, régime nutritif, richesse de sang, entraînement à l'effort) de tous nos champions ?

Mensurations, photographies successives, examens physiologiques, enquêtes, il y a une discipline scientifique à laquelle plier toute la jeunesse comme tous les ténors du

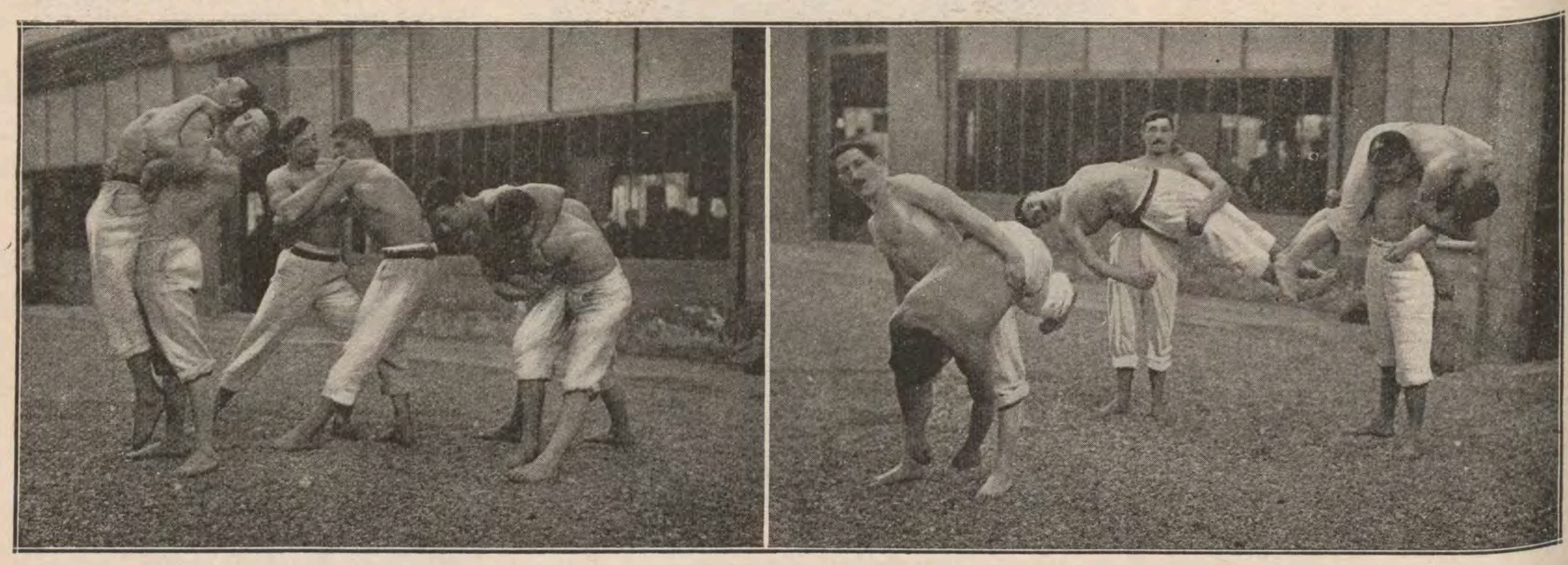
Nos fusiliers marins rivalisent avec les gymnastes professionnels.

muscle. La science nous donne en plus toutes les ressources de la chronophotographie pour les analyses des mouvements, la décomposition de l'effort et sa démonstration au ralenti. Aucune difficulté matérielle ne s'oppose à ce que la méthode Taylor soit appliquée à l'athlétisme et à la culture humaine. Et combien nous serions heureux, si les fédérations voulaient tenter cet effort, de les y aider de toutes nos forces.

Qu'on y songe, il existait avant cette guerre une méthode de culture physique dont les qualités essentielles étaient d'être simple, d'être naturelle. C'était la méthode Hébert. Malgré ses lacunes, le peu d'éléments dont elle disposait, elle a formé à la vie en plein air les fusiliers marins. Chargés sur l'Yser d'arrêter l'invasion des barbares, au nombre de 6.000 ils ont combattu pendant plus d'un mois et empêché 40.000 Allemands de passer. Et pourtant la méthode qui avait fait d'eux des hommes, il faut bien le dire, n'était qu'une école primaire de la culture humaine.

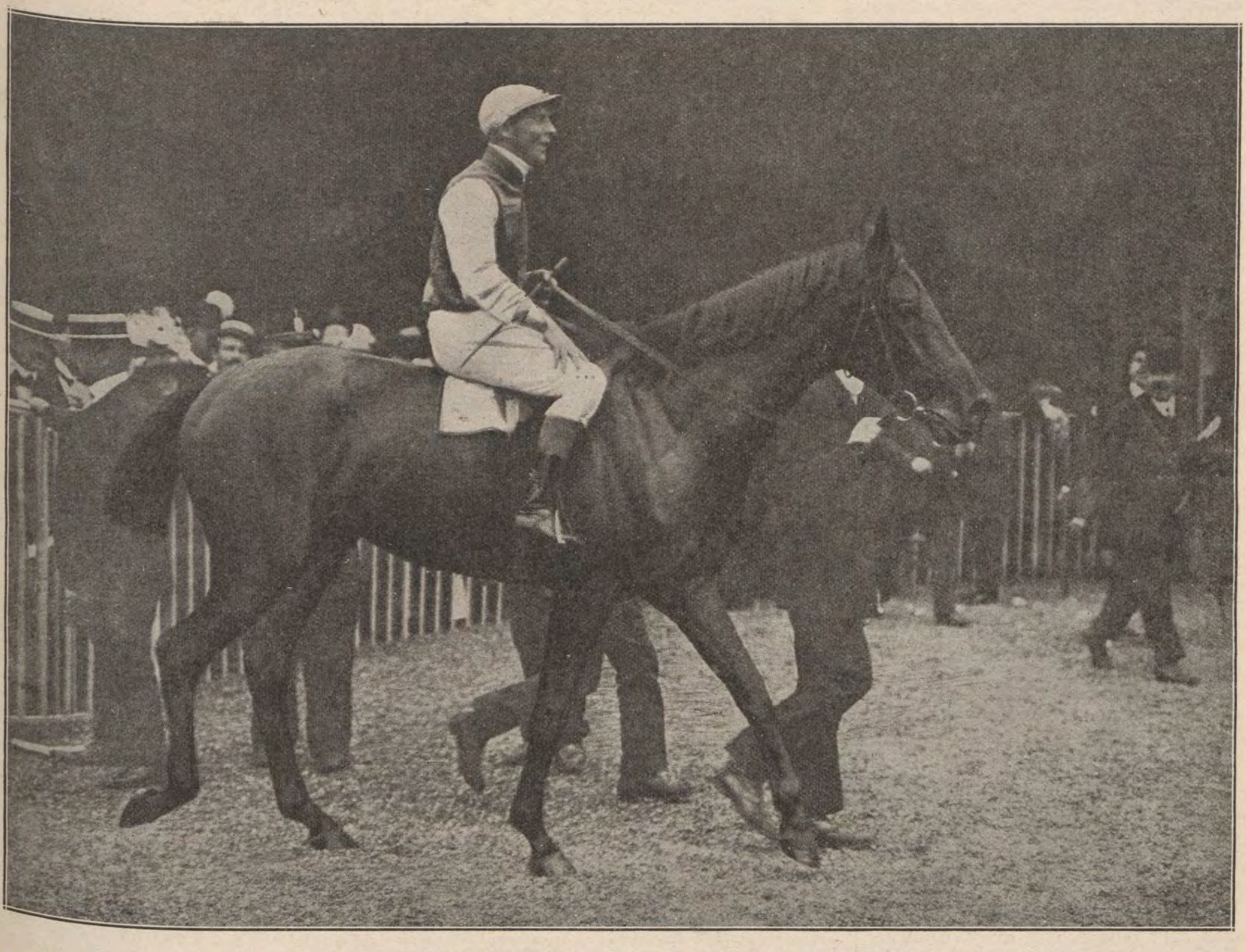
Les résultats qu'ils ont obtenus nous indiquent à tous notre devoir.

JEAN DAÇAY.



LES PREMIERS INSTRUCTEURS DE LA MÉTHODE HÉBERT
Photographies prises au cours des démonstrations faites par les moniteurs des fusiliers marins, à la Grande Roue.

L'arrivée du Derby de Chantilly de 1910 : Or du Rhin II, monté par P. Woodland, battait d'une longueur Renard Bleu. Reinhart était troisième.



UN JOCKEY GLORIEUX DEVIENT HÉROS DE L'AIR

Percy Woodland sur Or du Rhin II, à M. Gaston Dreyfus, rentrant au pesage après sa victoire dans le Derby de Chantilly de 1910. Il avait déjà remporté cette épreuve, en 1906, sur Maintenon, à M. Vanderbilt.

PERCY WOODLAND PRISONNIER DES TURCS

Plusieurs journaux ont annoncé que Percy Woodland, engagé dans l'aviation britannique, avait trouvé la mort au cours d'une expédition aérienne sur les côtes de Syrie. Fort heureusement, cette nouvelle est fausse. Si la situation du fameux jockey n'a rien de très enviable, — il est en effet prisonnier des Turcs, — il est toutefois vivant, bien vivant. Il revenait, avec ses camarades d'escadrille, d'une mission de reconnaissance, lorsque son hydravion piqua brusquement et s'abattit en flammes dans les flots, près des côtes ennemies. Ses camarades le crurent tué et en propagèrent la nouvelle. Le jockey aviateur se tira de cette chute fantastique aussi bien que de toutes celles qu'il avait faites au cours de sa carrière sur les divers hippodromes d'obstacles. Les Turcs le recueillirent et l'emmenèrent en captivité. Tous les sportsmen se réjouiront à la pensée de revoir un jour cet extraordinaire jockey deux fois vainqueur du grand National de Liverpool : en 1903, sur Drumcree et, en 1913, sur Covercoat ; deux fois vainqueur du grand Steeple de Paris : en 1904, sur Dandolo et, en 1905, sur Canard ; et, en plat, deux fois vainqueur du Prix du Jockey Club, en 1906 sur Maintenon et, en 1910, sur Or du Rhin II. — F. T.

UN VOL ÉMOUVANT DE LA GUERRE

Par Jacques MORTANE

LES ÉMOTIONS D'UN RÉGLEUR D'ARTILLERIE. — L'OBUS MALFAISANT. — LA CHUTE, MAIS LE LE SALUT.

Les Editions Pierre Lafittei vennent de publier deux ouvrages consacrés à la guerre aérienne, le *Carnet d'un observateur*, par Marc Gouvieux, l'auteur du fameux roman *Haut les ailes !* qui parut dans ces colonnes, et les *Vols émouvants de la guerre*, par Jacques Mortane.

Nous n'avons pas besoin de présenter ces auteurs à nos lecteurs. Marc Gouvieux, par ses articles documentaires et prophétiques avait su prévoir la guerre et la façon de la faire. Quant à Jacques Mortane, rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air* depuis de longues années, son éloge n'est pas à faire ici. On se souvient des études qu'il a consacrées depuis 1909 à l'avenir de la cinquième arme, on se souvient de son ouvrage *L'Aéronautique*, où il décrivait ce qui s'est produit exactement depuis. Dans les *Vols émouvants de la guerre*, il décrit avec simplicité l'héroïsme des aviateurs. Il a vécu avec eux, il les connaît bien, il les raconte. C'est tout ce qu'on peut dire de mieux. Nous publions ci-dessous un extrait (1).

Le 7 novembre 1915, l'adjudant de R... engagé volontaire hollandais, était parti faire un réglage de tir sur les batteries du bois de La Folie-Un lieutenant observateur l'accompagnait. L'appareil était un Maurice Farman. Ils étaient en train d'opérer et transmettaient des renseignements d'une importance capitale, lorsqu'un monoplan Fokker survenait et cherchait à engager la lutte. Le lieutenant s'empressait de tirer, puis l'aviateur piquait et l'Allemand n'insistait pas. Quand on effectue des réglages, il est nécessaire d'avoir toutes ses idées lucides et de n'être préoccupé par aucun incident accessoire ; aussi l'officier réclamait-il par T. S. F. l'envoi de biplans de chasse de protection pour faire le guet. Cette précaution prise, les deux aviateurs continuaient leur réglage sans plus se soucier des attaques ennemies.

Dix minutes après, le Fokker revient à la rescousse, décidé cette fois à reprendre le combat. Notre pilote se met dans sa ligne et le lieutenant observateur, debout sur son siège, tire avec un flegme admirable et un rare sang-froid contre l'assaillant qui, à moins d'une longueur derrière, mitraille avec abondance l'avion. Ayant fini, l'officier crie : « Piquez ! »

Et, toujours debout, il se met à hurler en agitant désespérément les bras. Le pilote croit qu'il a été atteint, s'inquiète, demande la raison de cette manifestation.

— Dame, je lui fais nos adieux ! répond le passager.

Rassuré, l'aviateur pique à fond pendant deux cents mètres, au risque de ne pouvoir se rétablir. Le Fokker n'ose le suivre dans une descente aussi rapide, aussi périlleuse, et ne peut plus tirer, car il lui est impossible d'obtenir un angle assez prononcé. Il abandonne la poursuite, s'enfuit.

Les aviateurs ont remarqué sur plusieurs endroits de l'appareil des traces de balles, des toiles pendent déchiquetées, des haubans font un bruit de ferraille. Ils ne savent pas exactement les blessures de leur oiseau, mais sont certains qu'il a été touché et bien touché. Malgré cela, malgré le doute, pour la seconde fois, ils reprennent leur réglage. Après avoir accompli leur mission, ils rentrent et constatent que le biplan a reçu quinze balles : deux longerons sont sectionnés, une poutre, deux montants, un arc-boutant de gouvernail coupés, ainsi que deux fils de cellule. Les autres projectiles ont déchiré les ailes mais n'ont pas eu la chance d'atteindre les passagers que leur présence d'esprit avait sauvés.

Le 9 janvier 1916, le même pilote s'était envolé, avec son mécanicien. Il se tenait à huit kilomètres à l'intérieur des lignes allemandes, lorsque pris sous le feu des canons, un obus de 37 venait percuter sur la magnéto qu'il arrachait avec un morceau du carter et les tôles d'aluminium du moteur. Un cylindre était défoncé et l'hélice hrisée. Par miracle les morceaux de celle-ci passaient tout à côté de la queue du dernier T,

JACQUES MORTANE

Jacques Mortane, rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air*, auteur des *Vols émouvants de la guerre*. Portrait de l'artiste bien connu Manuel Robbe, pilote.

le brisant, sans atteindre la poutre qu'ils frôlaient. Si celle-ci avait été touchée, c'était la rupture immédiate de l'appareil. D'autre part, quatre fils de cellule étaient cisaillés par des éclats.

Bien entendu, arrêt subit du moteur. Que faire ? Le vent debout est extrêmement violent. Deux solutions se présentent : ou s'enfoncer plus avant dans les lignes allemandes et se faire capturer en atterrissant, ou *essayer* de rentrer en territoire français en franchissant les tranchées à une hauteur dérisoire et en allant ainsi à une mort presque certaine.

C'est cette dernière décision que le pilote choisit. Et il faut faire vite, car l'appareil, maintenant livré à lui-même et luttant contre un vent qui l'empêche d'avancer, va perdre promptement sa hauteur. L'émotion qu'il vient de ressentir en voyant éclater un obus à ses côtés, l'aviateur doit la dompter et ne point y réfléchir. Du sang-froid, ou il ne pourra rentrer.

L'avion, fort heureusement, est à 2.600 mètres, mais ce n'est pas considérable étant donné la force de l'ouragan. Le pilote pique juste assez pour que son biplan acquière une vitesse supérieure à celle du vent et le moins possible pour ne pas perdre de hauteur inutilement. C'est un véritable tour de force, une séance d'équilibre. Enhardis, les Allemands continuent à tirer avec leurs canons jusqu'à ce que l'appareil atteigne 900 mètres. La cible est magnifique et les pointeurs peuvent aisément viser, car là il ne s'agit pas d'accomplir des zigzags, de piquer et monter pour dérouter les artilleurs. Il faut aller tout droit. Le pilote regarde au loin nos tranchées qui l'hypnotisent comme l'acrobate sur fil de fer fixe obstinément un point.

Après les canons, c'est la fusillade qui commence. Les deux voyageurs de l'air voient très distinctement les fantassins allemands tirer de leurs trous et entendent les balles qui sifflent autour de leur tête. Trente-cinq projectiles atteignent l'avion, dont un traverse la carlingue et passe entre les jambes et les mains de l'adjudant, éraflant son pantalon et sa veste de cuir.

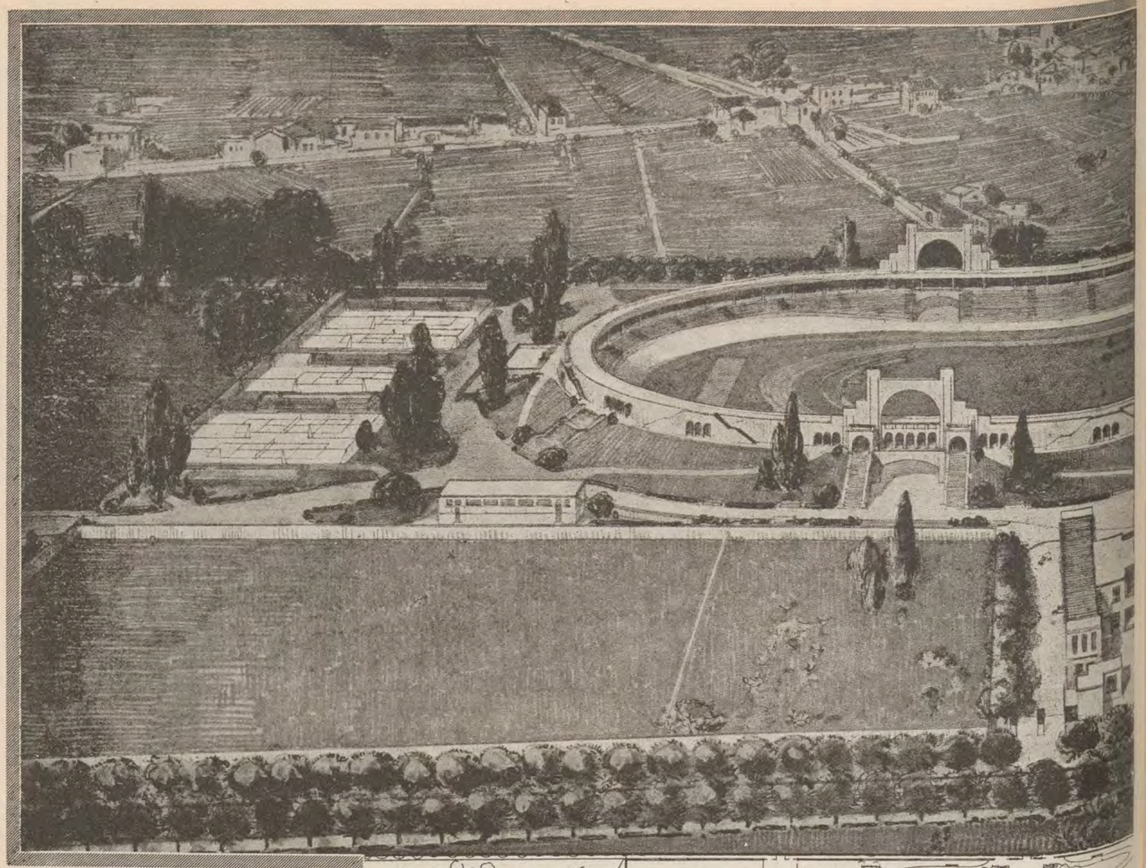
Devant cette rafale de mitraille, l'aviateur pense que s'il continue à descendre lentement, il est sûr d'être abattu. Elles n'auront servi à rien toutes ces acrobaties auxquelles il se livre depuis des minutes qui semblent des siècles. A rien, sinon à prolonger le supplice. Il décide de risquer le tout pour le tout. Adieu-va... et le voilà piquant directement vers le sol. Cette descente progressive oblige les tireurs à modifier continuellement leur hausse et diminue les chances d'être atteint puisque la vitesse augmente. Enfin, les tranchées sont survolées, mais l'avion est alors à moins de cent mètres du sol. Il passe cependant sans autre dommage et a juste le temps d'aller se poser de l'autre côté, *chez nous*, entre les fils de fer barbelés, les boyaux, les tranchées, les trous d'obus.

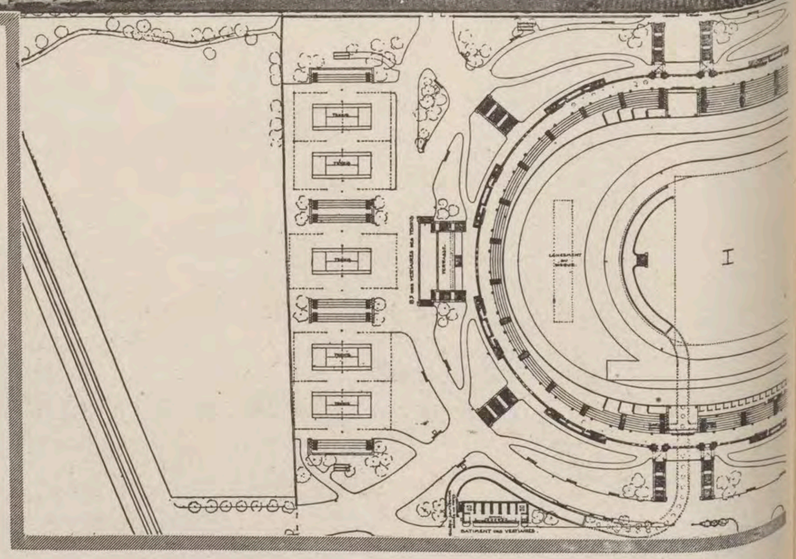
Le drame n'est pas encore terminé ! Dès que l'appareil se sera posé, il sera pris sous le feu des mitrailleuses ou des canons. Le pilote crie à son mécanicien de sauter le plus vite possible et de s'enfuir. Celui-ci, pendant le vol, descend sur les patins et avant que le biplan atterrisse se précipite à terre. Il faut, maintenant, prendre garde de ne pas capoter pour ne pas être enseveli sous les débris où le canon donnerait le coup de grâce. Malgré le mauvais état du terrain, tout se passe bien. Dès que l'avion est arrêté, l'aviateur écrase le capot et s'élance sur le sol où il se couche. Puis il regarde : il constate que le bord d'une crête les protège. Tous deux s'enfouissent dans un boyau et partent à quatre pattes.

(1) *Les Vols émouvants de la guerre*, par Jacques Mortane, *le Carnet d'un observateur*, par Marc Gouvieux, 2 vol. à 3 fr. 50, Editions Pierre Lafitte.

LE DISCOBOLE EN ACTION

Cet instantané, pris lors d'une épreuve scolaire de lancement du disque, est très intéressant en ce qu'il reproduit presque le célèbre mouvement du Génie de la Bastille. Il est, du reste, à noter que les instantanés de sport permettent de saisir les mouvements les plus pittoresques et parfois même ceux qui semblent les plus invraisemblables. La pose harmonieuse de ce jeune athlète, qui décèle tant de vigueur et de souplesse, montre combien les exercices physiques doivent être encouragés parmi nos futurs soldats... quand bien même ce ne serait que pour lancer la grenade.





LE PLAN DU

Le Stade de Lyon est fort bien compris et fait honneur à ceux qui ont eu l'initiative et la mission de l'établir. C'est là qu'après la guerre nous verrons notre jeunesse mettre en pratique les préceptes de la grande leçon : la vigueur et la santé par le sport, faiseur d'hommes.

UNE INITIATIVE SPORTIVE :

C'est de Lyon que nous vient la lumière, pourrait-on dire. La ville de M. Edouard Herriot se révéla administrateur remarquable, homme d'action et d'initiative comme maire de Lyon et sénateur du Rhône. Il est vrai que longtemps auparavant, en 1899, il avait accompli une performance que je ne saurais trop admirer : il est le seul des professeurs que j'aie eus qui ait réussi à me donner le goût du travail et à m'empêcher de rester un cancre. Vous pensez bien que je n'oublierai jamais ce véritable record !

POUR LE SPORT :

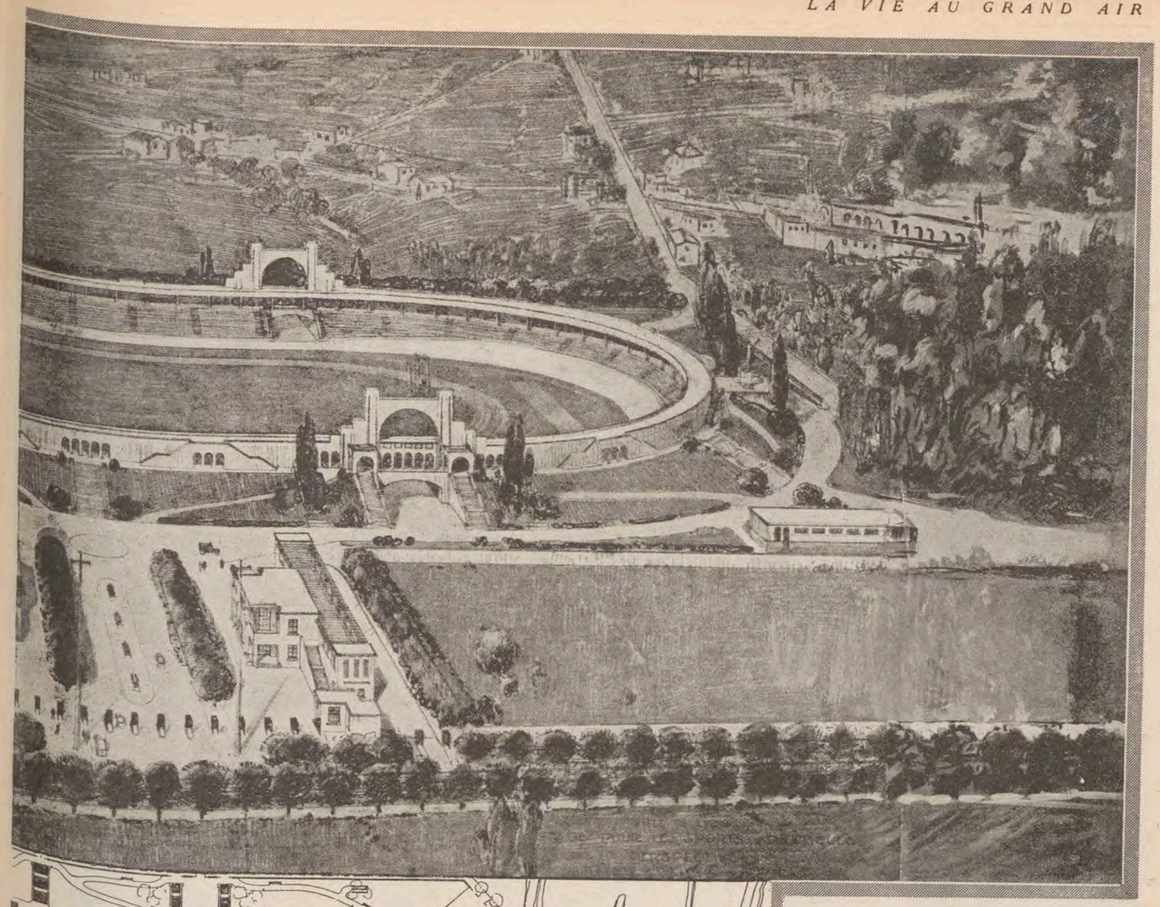
AVANT d'être ministre du ravitaillement, M. Edouard Herriot se révéla administrateur remarquable, homme d'action et d'initiative comme maire de Lyon et sénateur du Rhône. Il est vrai que longtemps auparavant, en 1899, il avait accompli une performance que je ne saurais trop admirer : il est le seul des professeurs que j'aie eus qui ait réussi à me donner le goût du travail et à m'empêcher de rester un cancre. Vous pensez bien que je n'oublierai jamais ce véritable record !

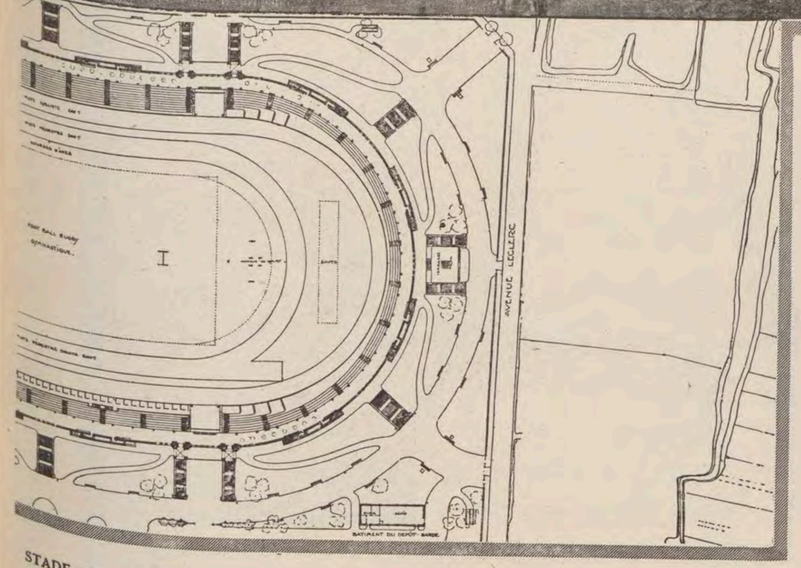
Athlète, M. Herriot sait mieux que quiconque ce qu'on doit au sport. Aussi a-t-il voulu doter sa ville d'un stade qui permît aux jeunes gens, sans être obligés de courir au loin pour trouver de médiocres installations, de venir pratiquer les exercices physiques sur un sol idéal à proximité du centre.

Le stade de Lyon se compose de terrains de jeux et de pistes, sans oublier les bâtiments de service indispensables. Au centre, pelouse servant principalement au rugby. Aux extrémités et en dehors, portiques de gymnastique et espace d'entraînement.

Une piste pédestre de 500 mètres de tour et de 8 mètres de large entoure cette pelouse. L'une des parties droites de cette piste prolongée de chaque côté forme une piste droite de 200 mètres.

Extérieurement à la piste pédestre, deux terrains sont réservés à des jeux divers et aux concours : lancement du disque, du poids, du marteau, sauts en hauteur, en longueur, à la perche.





STADE DE LYON

Herriot, toujours à la tête du mouvement, a créé un stade que nous pouvons lui envier.

UNE PISTE MODERNE

De plus, un vélodrome en ciment armé de 666 m. 66 et de 7 mètres de large entoure ces divers terrains.

Les gradins qui touchent à la piste cycliste tout autour peuvent contenir 10.000 personnes. Ils reposent sur des voûtes en béton, ont 50 centimètres de haut et 1 mètre de largeur, afin de permettre le passage entre deux rangs de spectateurs. A la partie supérieure des gradins, un portique couvert de 4 m. 90 de large peut contenir le même nombre de personnes que ceux-ci. L'accès du public à cette galerie desservant les gradins se fait par des escaliers et des chemins sur les jardins en pente entourant le portique. Du chemin haut des jardins où s'ouvrent les portes de la galerie partent des escaliers conduisant aux terrasses sur le portique. Ces terrains peuvent également contenir le même nombre de personnes.

Les athlètes ont accès aux terrains de jeux par quatre entrées importantes et aussi par une galerie souterraine de 4 mètres de large partant de l'extrémité nord des vestiaires-douches et aboutissant à la pelouse.

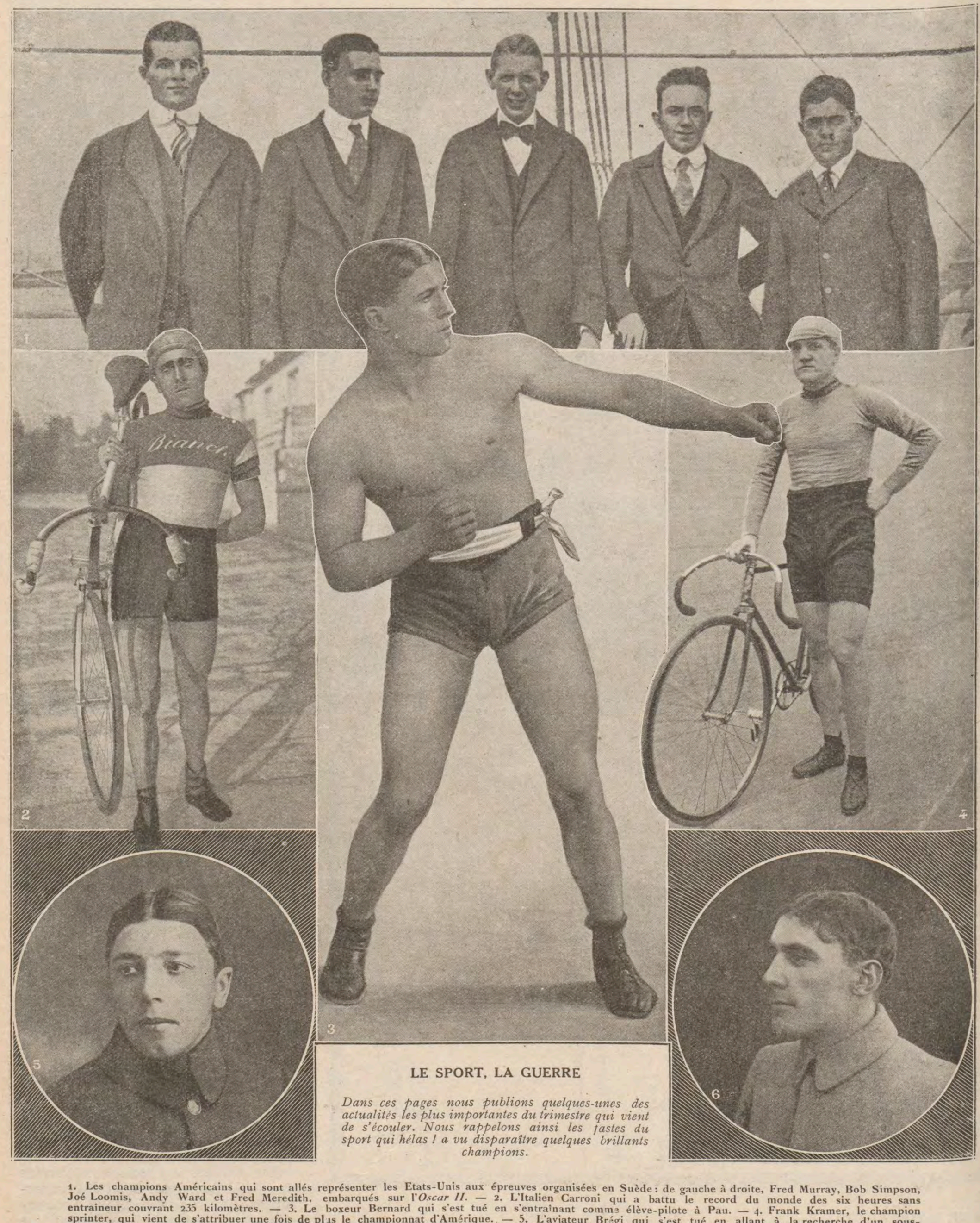
Au nord du terrain, cinq courts de tennis complètent ce merveilleux ensemble. Quand Paris songera-t-il à imiter cet exemple ?

J. M.

1er DÉCEMBRE

LE TRIMESTRE SPORTIF

1er MARS 1917



1

2

3

4

5

6

LE SPORT, LA GUERRE

Dans ces pages nous publions quelques-unes des actualités les plus importantes du trimestre qui vient de s'écouler. Nous rappelons ainsi les fastes du sport qui hélas ! a vu disparaître quelques brillants champions.

1. Les champions Américains qui sont allés représenter les Etats-Unis aux épreuves organisées en Suède : de gauche à droite, Fred Murray, Bob Simpson, Joé Loomis, Andy Ward et Fred Meredith, embarqués sur l'*Oscar II*. — 2. L'Italien Carroni qui a battu le record du monde des six heures sans entraîneur couvrant 235 kilomètres. — 3. Le boxeur Bernard qui s'est tué en s'entraînant comme élève-pilote à Pau. — 4. Frank Kramer, le champion sprinter, qui vient de s'attribuer une fois de plus le championnat d'Amérique. — 5. L'aviateur Brégi qui s'est tué en allant à la recherche d'un sous-marin signalé. — 6. Le coureur cycliste Vedrine a été fait prisonnier dans l'infanterie.

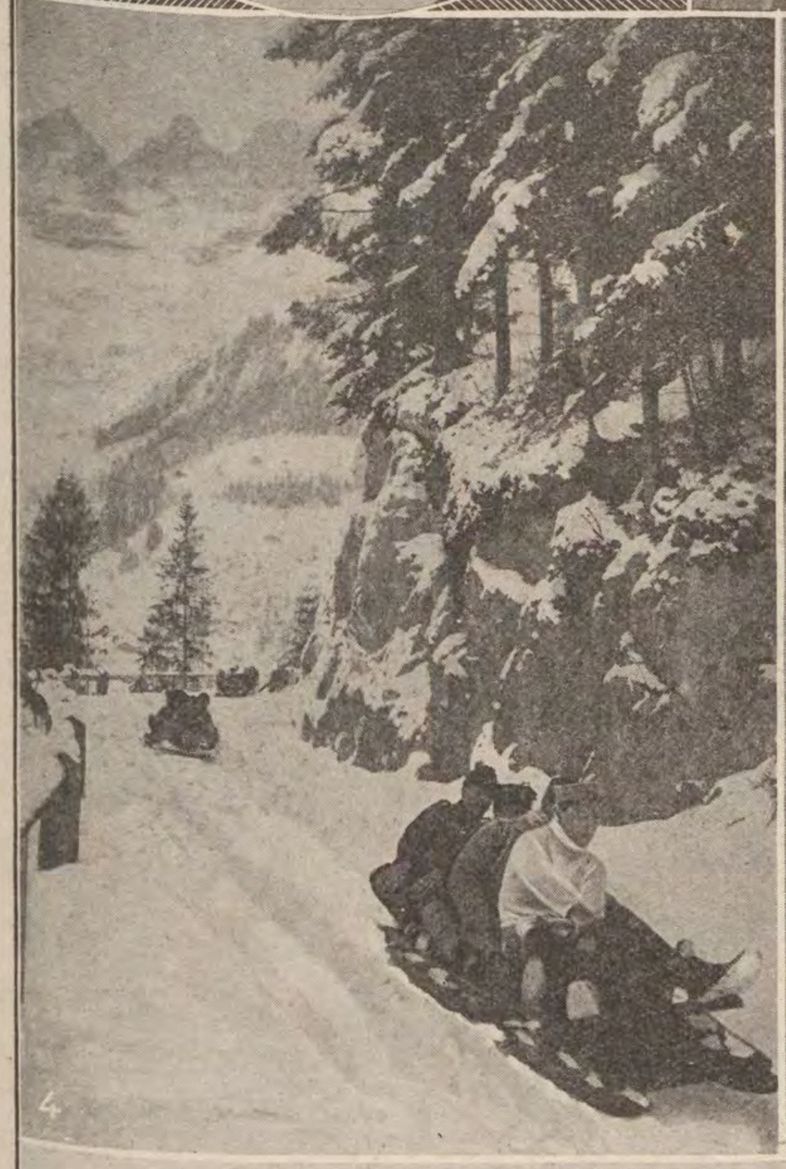
Au cours du trimestre qui vient de s'écouler, le sport a semblé reprendre avec une certaine vigueur. Même là, on commence à s'habituer à la guerre. Et nous ne saurions que nous féliciter de voir les jeunes athlètes ne pas s'interrompre dans leurs ébats et se souvenir que c'est par le sport, le sport seul qu'on peut espérer devenir un bon soldat. Cette saison, bien entendu, a été surtout consacrée au football rugby et association, au cross-country et au cyclisme. Un essai a été tenté pour la boxe, mais en salle privée. Nous espérons que peu à peu on se montrera moins injuste vis-à-vis de ceux qui pratiquent cet exercice et qui devraient avoir le droit de gagner leur vie comme leurs camarades plus favorisés des sports auxquels on peut convier la foule. Cette boxe qui a fourni à la guerre des héros comme Carpentier, des martyrs comme Clément, Bernard, cette boxe qui fait des hommes, ne pourrait-elle reprendre comme par le passé ?

LE TRIMESTRE SPORTIF

1

2

3


4

5

6

7

1. Larribau, international de l'équipe de France de football rugby, mort au Champ d'honneur. — 2. L'aviateur Mouline, le célèbre footballer, s'est tué à Cazavu, en février. A sa gauche, le sous-lieutenant Pelletier d'Oisy, du Stade Nantais. — 3. L'Anglais Jimmy Wilote, champion du monde de boxe anglaise poids mouches, vient de mettre Zulu Kid knock-out en 11 rounds pour le titre. — 4. Distractions de Prisonniers : les internés français de Suisse pratiquent les sports d'hiver. — 5. Jourda, capitaine de l'équipe parisienne de football association qui s'est mesurée avec l'équipe canadienne. — 6. L'aviation américaine : le lieutenant Blakely effectue le voyage de Philadelphie-Hampstead (188 kilomètres en 1 h.12 m. record américain). — 7. Les Championnats de Golf en Amérique : les Championnats de Golf d'hiver viennent de se disputer sur la plage de Palm Beach, en Floride. M. Jere Travero a triomphé de 400 concurrents.

1er DÉCEMBRE

LE TRIMESTRE SPORTIF

1er MARS 1917

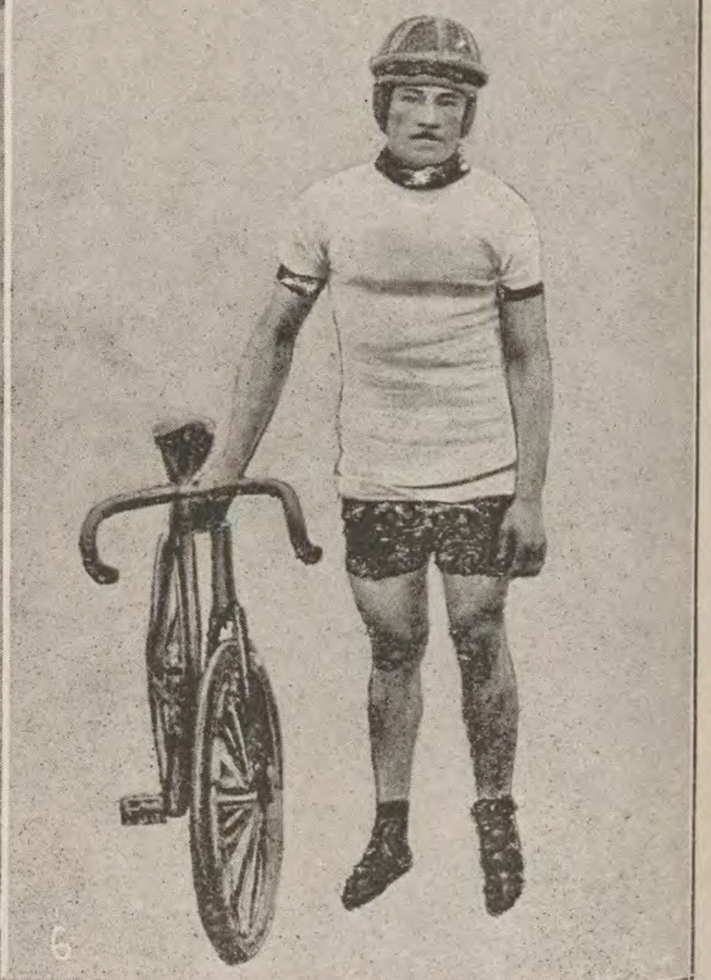
1

2

3

4

5



6

LES GRANDS FAITS DU TRIMESTRE

1. Un match de rugby mettant aux prises l'équipe Lyonnaise et le S. C. U. F. s'est disputé le 31 décembre 1916 au Parc des Princes. — 2. Le 21 janvier 1917, une équipe de Néo-Zélandais et d'Australiens, des Anzacs, est venue disputer un match contre une équipe de Parisiens du Lutetia Sports. Les Français ont triomphé par 9 points à 6. Les Anzacs en tenue de joueurs. — 3. L'équipe d'Anzacs, dans la tenue de militaires avec laquelle ils combattent si brillamment. — 4. Platt Adams, lauréat des Jeux Olympiques pour le saut en hauteur et en longueur sans élan, disqualifié pour professionalisme par la Fédération Américaine d'Athlétisme. — 5. Léon Gougoltz, qui fut une gloire du cyclisme, de la motocyclette et de l'automobile, vient de mourir. — 6. Léon Didier, qui a remporté le Championnat d'Hiver derrière motocyclette, au Palais des Sports.

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE

90, Champs-Élysées, -:- PARIS

LES LETTRES A UN JEUNE FRANÇAIS, de M. Louis Barthou, livre réconfortant et vigoureux, doivent être lues par toute la jeune génération.

⚜

LES NOTES D'UN OFFICIER OBSERVATEUR EN AVION, de Marc Gouvieux, décrivent avec un puissant intérêt la vie quotidienne des héros de l'air.

⚜

Chaque volume 3 fr. 50.

Jemina

Reparaît

complètement transformé, adapté à la mentalité nouvelle de la femme et de la jeune fille françaises, sous la forme de

-:- NUMÉROS -:- TRIMESTRIELS DE GUERRE

Littérature -:- Arts
Actualités -:- Modes

⚜

68 PAGES DE TEXTE ET D'ILLUSTRATIONS

⚜

Le Numéro : **2** Francs

LES VOLS ÉMOUVANTS DE LA GUERRE, par Jacques Mortane, retracent d'une façon saisissante et émouvante les exploits de nos « as ».

⚜

LES SOUVENIRS -:- -:- D'UN -:- -:- TRAGÉDIEN, de Mounet-Sully, contiennent de curieuses anecdotes sur le monde artistique contemporain.

⚜

Chaque volume 3 fr. 50.

L'École du Piston, comédie en un acte de Tristan Bernard.

Je sais tout

MAGAZINE DE L'ÉNERGIE -:- -:- ET DE -:- -:- L'ACTIVITÉ NATIONALES

LE 15 DE CHAQUE MOIS

-:- *Le Numéro :* **1** Franc -:-

Le dernier survivant de Ste-Hélène. - Le château Raoul à Châteauroux.

EN VENTE PARTOUT

POUR RENDRE LA SANTÉ AUX
MILITAIRES TUBERCULEUX RÉFORMÉS

POUR PRÉSERVER LEUR ENTOURAGE DE LA CONTAGION

POUR RENDRE DES MILLIERS DE TRAVAILLEURS A LA FRANCE

ENVOYEZ TOUS VOTRE OBOLE, SI MODESTE SOIT-ELLE

AU

COMITÉ CENTRAL
d'Assistance aux Anciens
MILITAIRES TUBERCULEUX

(Association reconnue d'utilité publique)

Président : M. Léon Bourgeois

Secrétaire Général : Prof. Maurice Letulle,
:: de l'Académie de Médecine. ::

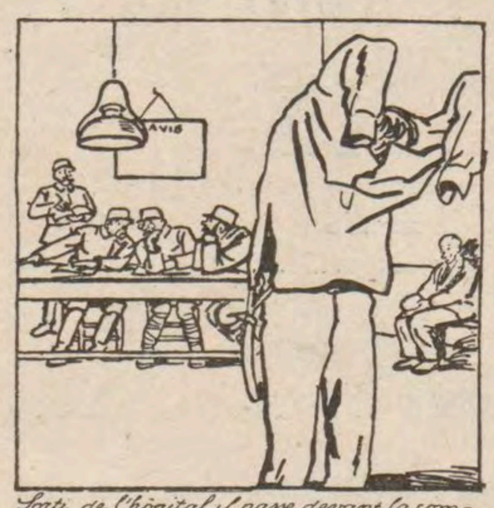
Trésorier : M. Mallet, Régent de la Banque de France, 37, rue d'Anjou, Paris.

Depuis qu'il a eu une mauvaise bronchite, Pierre se fatigue facilement. Il est menacé de tuberculose.

Mobilisé, il fait courageusement son devoir pendant des mois, sous la pluie et la neige

Le froid et les intempéries ont réveillé son mal, il vient consulter le major

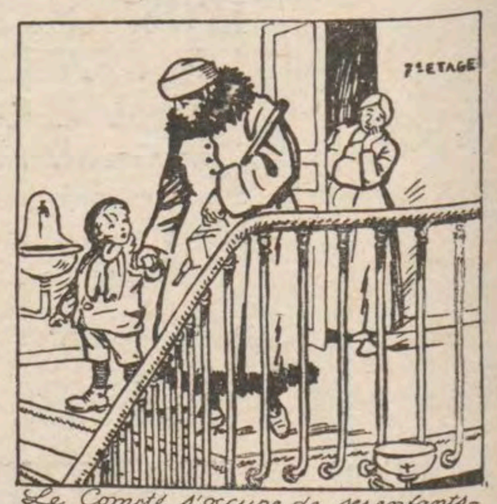
Le major l'a envoyé dans un hôpital militaire où il reçoit les soins les plus dévoués



Sorti de l'hôpital il passe devant la commission de réforme - Désormais hors d'état de servir, il est réformé N°2

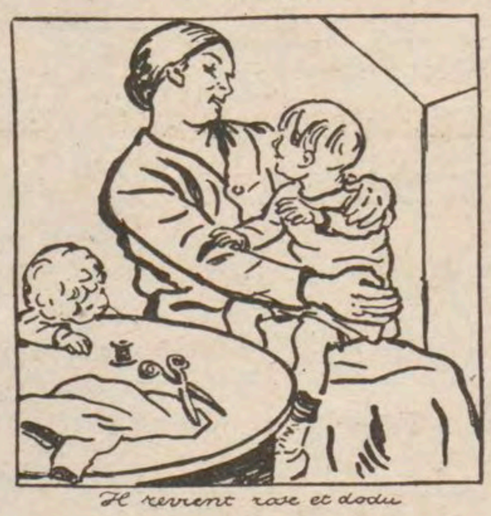
Rentré chez lui, sans ressources, que va-t-il devenir ? Sa femme lui conseille de s'adresser au Comité d'Assistance des Anciens Militaires Tuberculeux.

Le Comité l'envoie faire une cure d'air dans la montagne



Le Comité s'occupe de ses enfants

Le petit Pierrot menacé de la contagion est envoyé à la campagne



Il revient rose et dodu

Après un séjour dans la montagne, Pierre peut reprendre son travail

Envoyez tous votre obole au Comité Central d'Assistance aux Anciens Militaires Tuberculeux

Manufacture d'Articles pour tous Sports et Militaires

VENDANT AU DÉTAIL AU PRIX DU GROS

ELIMS PIERRE

10, Faubourg Montmartre (Dans la Cour)

Succursale : 162, Avenue Malakoff (Porte Maillot)

CHANDAILS, MAILLOTS, CULOTTES, ETC.

Meilleur marché du monde. — Catalogue gratis

EXPÉDITIONS EN PROVINCE ET A L'ÉTRANGER

Pour les SPORTS et contre l'OBÉSITÉ

LA CEINTURE **GLADIATOR**

EMBOITE PARFAITEMENT

LES HANCHES

ET NE REMONTE PAS

Prix 20 fr. NOTICE FRANCO

MANTELET FILS Inv.

79, r. de Turbigo, PARIS

Ceinture Anatomique

pour Hommes, du Dr NAMY

Élastique, Élégante, AMAIGRISSANTE

Légere, indéformable, agréable à porter. Sans pattes, sans boucles, sans bordure rigide, évite tous les inconvénients des modèles ordinaires.

Recommandée à tous les messieurs qui commencent à "prendre du ventre" ainsi qu'aux officiers, aviateurs, sportsmen, cavaliers, etc. Soutient les reins et les organes abdominaux, combat l'embonpoint et procure bien-être, sécurité des efforts, sveltesse de la taille.

En tissu ajouré fil noir ou écru, gommes tressées et azurées. Haut. devant : 18, 20 ou 22 cm **25** fr. | En tissu de soie ajouré : gris ciel, rose, mauve ou noir. **35** fr.

Expédition franco France et Etranger, pour les commandes accompagnées de leur valeur en mandat-poste ou en chèque sur Paris. Indiquer simplement la circonférence du corps prise au milieu de l'abdomen et la hauteur devant désirée.

Notice adressée gratuitement sur demande.

Bande-Molletière du Dr NAMY

Entièrement tissée d'une seule pièce en tricot renforcé. Fermeture à courroie forte et boucle. Se moule sur la jambe et la soutient *sans la comprimer*. Régularise la circulation du sang, évite les engourdissements, les crampes, la fatigue consécutifs au défaut de circulation causé par la constriction excessive des bandes-molletières en drap.

Une seule qualité. La pre **7** fr. **50** franco.

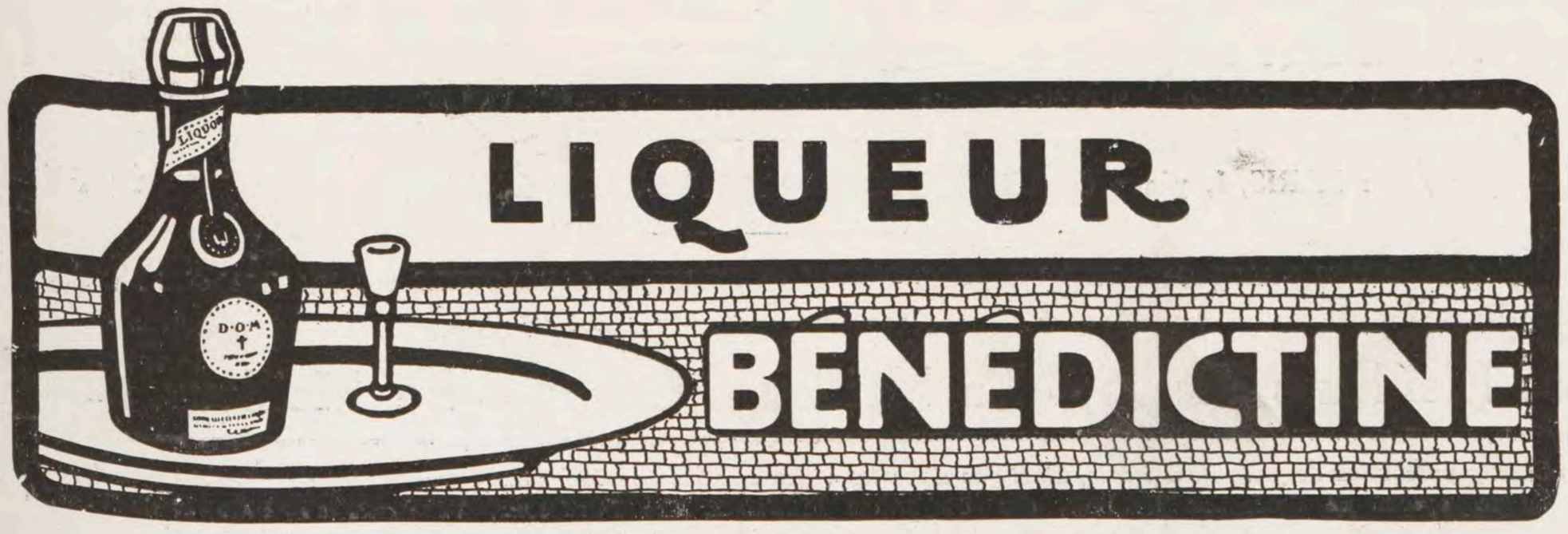
Nuances : marine, horizon, kaki, gris, noir.

Adresser les commandes GROS & DÉTAIL à **MM. BOS & PUEL**

Fabricants Brevetés

234, Faubourg Saint-Martin, PARIS (à l'angle de la rue Lafayette)

BUREAU : 40, Rue de l'Echiquier. — PARIS



Belle Jardinière

2, rue du Pont-Neuf, PARIS

La **BELLE JARDINIÈRE** se charge d'exécuter et d'envoyer aux Militaires sur le Front, **UNIFORMES** et **TOUT** ce qui concerne le Trousseau Militaire.

Vêtements Militaires

Téléphone : Gutenberg { 06.83-06.84 / 25.82-25.88

UNIFORMES & ÉQUIPEMENTS FRANÇAIS & ALLIÉS

Seules Succursales : **PARIS, 1, place de Clichy, LYON, MARSEILLE, BORDEAUX, NANTES, NANCY, ANGERS**

ENVOI FRANCO sur DEMANDE de : FEUILLE de MESURES, CATALOGUES et ÉCHANTILLONS

Les Meilleurs Tissus -- La Meilleure Coupe -- Le Meilleur Marché

Les Clients pressés ou de passage à Paris, ainsi que dans les villes où nous possédons des Succursales, trouveront toujours tout prêts, au Rayon spécial de Confection de luxe, *des Uniformes Militaires, des Pardessus, Vêtements de Ville et de Voyage, etc., établis avec autant de soin que s'ils étaient faits sur mesure.*

Le Gérant: S. DUPONT

Paris. — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 12-13, Impasse Ronsin.